RÍO DE JANEIRO

Ciro Flamarión Cardoso y
Paulo Henrique da Silva Araujo

COLECCIONES
MAPFRE

1492

Pese a una existencia que no llega a los quinientos años, la historia de Río de Janeiro presenta una gran variedad de situaciones y procesos. Un factor permanente en su evolución urbana ha sido la necesidad de conquistar con dificultad el espacio requerido para su expansión. Un segundo factor constante es el hecho de ser un puerto, que ha marcado todos los períodos de su historia. En la actualidad, Río de Janeiro es una de las grandes metrópolis del mundo; su área urbana tiene unos once millones de habitantes. Ha sido la capital brasileña hasta 1960, y en distintos momentos de este siglo fue el puerto principal y el corazón económico, financiero y cultural del país. En Iberoamérica fue la primera ciudad en donde se instaló una corte y funcionaron embajadas (1808). Los autores, en un trabajo que abarca desde el cuadro natural y los primeros contactos de los europeos a los problemas de Río de Janeiro en la actualidad, conceden especial relevancia a los siglos XVI al XVIII, período no suficientemente investigado.

Ciro Flamarión Cardoso (Goiânia-Brasil, 1942). Doctor en Historia. Profesor de la Universidad Federal Fluminense de Niterói.
Paulo Henrique da Silva Araujo (Río de Janeiro, 1966). Licenciado en Historia, Universidad Federal Fluminense. Profesor del Colegio Estatal Joao Kopke.

Colección Ciudades de Iberoamérica

RÍO DE JANEIRO

Director coordinador: José Andrés-Gallego
Director de Colección: Manuel Lucena
Diseño de cubierta: José Crespo

Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: 84-7100-363-5 (rústica)
ISBN: 84-7100-364-3 (cartoné)
Depósito legal: **M. 23574-1992**
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada, s/n, Km. 20,800 (Madrid)
Impreso en España-Printed in Spain

CIRO FLAMARIÓN CARDOSO Y PAULO HENRIQUE ARAUJO

RÍO DE JANEIRO



[illegible]
Dirección de Colección: [illegible]
Diseño de cubierta: José Crespo

Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: [illegible] (rústica)
ISBN: [illegible] (cartoné)
Depósito legal: M. 23574-1992
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada, s/n, Pinto (Madrid)
Impreso en España-Printed in Spain

ÍNDICE

PARTE SEGUNDA

LA CIUDAD COLONIAL (1600-1808)

PARTE TERCERA

UNA CAPITAL EN EL TRÓPICO (1808-1902)

PARTE CUARTA

METRÓPOLI DEL PRESENTE Y DEL FUTURO (1902-2000)

APÉNDICES

PREÁMBULO

En la actualidad, Río de Janeiro es la segunda ciudad de Brasil en población, después de São Paulo. Es también una de las grandes metrópolis del mundo: su área metropolitana (la ciudad misma y sus municipios satélites) tiene hoy día alrededor de once millones de habitantes. Constituye el símbolo por excelencia de su país, considerando que las personas de otras nacionalidades la ven como punto de referencia de Brasil, más que São Paulo o Brasilia.

Hace solamente unas décadas, Río era todavía la capital brasileña y la primera ciudad del país en población (ambas cosas hasta 1960); hasta distintos momentos de este siglo, fue el principal puerto y el corazón económico, financiero y cultural de Brasil. De hecho, desde 1808/1810 hasta los primeros años del siglo XX tuvo el predominio en todos los aspectos urbanos de mayor importancia en el conjunto brasileño. En América Latina fue la primera ciudad en donde se instaló una corte y funcionaron embajadas (en 1808), y la primera en tener por arzobispo a un cardenal (1906).

Esbozar en un volumen no muy extenso una síntesis de la historia de Río de Janeiro del siglo XVI al año 2000 no es tarea fácil. Si bien hay, desde luego, una multitud de obras sobre aspectos y períodos diversos, e incluso algunas síntesis muy estimables, aunque limitadas a aspectos determinados, no quedan disponibles en la voluminosa bibliografía sobre la ciudad la totalidad de las informaciones acerca de muchos de los temas que el proyecto general de la colección y los principios de la historia urbana obligan a incluir en nuestro libro.

Se hacen necesarias, por otra parte, algunas opciones. Lo más fácil podría ser, quizá, dar preferencia a los siglos XIX y XX, ya que cuentan

con una bibliografía mejor y más completa, y dedicar a los tiempos coloniales una atención menos detallada. Empero, no fue esto lo que hemos decidido hacer. Nos pareció que el espíritu mismo de las Colecciones MAPFRE 1492 apunta a tratar con bastante cuidado los siglos coloniales. También nos convencimos de que, exactamente por las deficiencias de la bibliografía concerniente a Río de Janeiro en los siglos XVI a XVIII, sería útil una apreciación relativamente amplia de aquella fase. Además, nuestra experiencia de investigadores se ha volcado más a la historia de la colonia y del siglo XIX que a los períodos más recientes.

Un libro de síntesis debe mucho, necesariamente, a los que en el pasado estudiaron el tema de que se trata, o lo hacen hoy día. Dadas las características de la colección, las notas de referencia tenían que ser poco numerosas. Nuestro criterio al elaborarlas no fue el de indicar el origen de informaciones o datos, salvo al tratarse, por ejemplo, de estadísticas confeccionadas por alguna investigación específica. Quisimos referirnos en las notas principalmente a autores cuya obra marca en nuestra opinión un cambio de dirección en los estudios históricos de algún aspecto de la vida de la ciudad, o a historiadores cuyas posiciones compartimos acerca de algún tema o aspecto. En cualquier caso, tales notas están lejos de agotar el universo de la investigación llevada a cabo.

LOS AUTORES

PARTE PRIMERA

LA NATURALEZA Y LOS PRIMEROS HOMBRES

con una bibliografía mejor y más completa, y dedicar a los tiempos coloniales una atención menos detallada. Empero, no fue esto lo que hemos decidido hacer. Nos pareció que el espíritu mismo de las Colecciones MAPFRE 1492 apunta a tratar con bastante cuidado los siglos coloniales. También nos convencimos de que, exactamente por las deficiencias de la bibliografía concerniente a Río de Janeiro en los siglos XVI a XVIII, sería útil una apreciación relativamente amplia de aquella fase. Además, nuestra experiencia de investigadores se ha volcado más a la historia de la colonia y del siglo XIX que a los periodos más recientes.

Un libro de síntesis debe mucho, necesariamente, a los que, en el pasado estudiaron el tema de que se trata, o lo hacen hoy día. Dadas las características de la colección, las notas de referencia tenían que ser poco numerosas. Nuestro criterio al elaborarlas no fue el de indicar el origen de informaciones o datos, salvo si se trata, por ejemplo, de estadísticas comprobadas por alguna investigación específica. Quisimos reconocer en las notas [illegible] realizó un [illegible] de dirección en los [illegible] de algún aspecto de la vida de la ciudad, o a historiadores cuyas posiciones compartimos acerca de algún tema o aspecto. En cualquier caso, [illegible] están lejos de agotar el universo de la investigación llevada a cabo.

LOS AUTORES

Un poco al norte del trópico de Capricornio, más o menos en la mitad de la costa este de América del Sur, una entrada estrecha y escarpada da acceso a la gran bahía de Guanabara. Parece existir un consenso en considerarla como una de las más bellas e imponentes del mundo. De hecho, casi todos los viajeros que intentaron transmitir su primera impresión de ese paisaje cedieron al barroquismo de un lenguaje excesivamente florido. Vamos a escoger a uno de los más sencillos en su apreciación: el escritor y dibujante Thomas Ewbank, quien llegó a Río de Janeiro en 1846, viniendo de Nueva York. He aquí su descripción:

> La bahía, triangular en sus contornos, se considera como una de las más seguras y lindas que la disposición actual de las aguas en el globo terrestre ha formado. Es una cuenca con unas cien millas de circunferencia, excavada en granito y cercada por montañas cuyas encuestas y cumbres se muestran revestidas de un verdor perpetuo. No fuese la pequeña apertura por la que habíamos llegado, se trataría de un lago herméticamente cerrado.

Habla después de las numerosas islas y playas, y vuelve a mencionar a las montañas:

> El escenario del fondo de Río, y por encima de la bahía, hasta donde la visión puede alcanzar, está hecho de montañas. No se ve nada, más allá del cielo y de las cumbres[1].

[1] T. Ewbank, *Vida no Brasil,* Itatiaia-EDUSP, Belo-Horizonte-São Paulo, 1976, pp. 51-52.

Al llegar por primera vez a la región, los europeos la hallaron ocupada por muchas aldeas de los indios tupinambá. En el siglo XVI, una mortalidad espantosa redujo a muy poca cosa la población nativa. Pero ésta, al declinar, dejó técnicas, plantas cultivables, costumbres, huellas en el vocabulario.

Fue en la costa occidental de la bahía de Guanabara donde, por razones al principio estratégicas (en función de la necesidad de expulsar a los colonizadores franceses que intentaban crear una Francia antártica), surgió en 1565 una pequeña aglomeración portuguesa que, trasladada dos años más tarde a otro sitio, empezó entonces a crecer y extenderse. Comenzaba en esa ocasión la historia de San Sebastián de Río de Janeiro, ya legalmente una ciudad desde su fundación, pero en los hechos todavía lejos de poder aspirar a tanto.

En 1585, en toda la capitanía de Río de Janeiro no había sino 900 habitantes blancos, de los cuales sólo 150 vivían en la «ciudad». Los esclavos indios eran muchos en aquella fecha, aunque no se citan cifras precisas. En el conjunto de la capitanía quizá unos 3.000 indígenas se vinculaban a la colonización[2].

Eran los inicios modestos de la que es en la actualidad una gran metrópoli y la segunda ciudad brasileña en población.

[2] J. de Anchieta, *Cartas, informações, fragmentos históricos e sermões,* Academia Brasileña de Letras, Río de Janeiro, 1933, pp. 419-428.

I

EL CUADRO NATURAL Y LOS PRIMEROS CONTACTOS

AGUA, ROCA Y BOSQUE

Casi todos los que ven Río por primera vez se fijan más en sus bellezas naturales que en la obra de los hombres. Y, en cuanto al paisaje, lo perciben con énfasis en tres cosas: agua, piedra y bosque —reunidos armoniosamente en el que es quizá uno de los escenarios más impresionantes del planeta—. Aunque la ciudad está predominantemente situada en tierras bajas, los ojos buscan ya sea el mar —la bahía de Guanabara o el Atlántico—, ya sean los cerros cubiertos en parte de tupidos bosques tropicales, pero que también muestran la piedra desnuda y limitan la aglomeración urbana hacia el interior.

La expansión de Río de Janeiro, desde que la entonces pequeña villa bajó de su colina inicial, partió de una faja estrecha de tierra constreñida entre los morros y la bahía. La aglomeración se desarrolló desde entonces, por fuerza, de un modo que muchos autores describen de forma pintoresca: un crecimiento en puntas o en tentáculos, los cuales se extendían por los valles intermontanos, por el litoral y ganando llanuras anegadas cuyo drenaje era condición previa para su ocupación. En una ciudad que no podía crecer en círculos concéntricos como tantas otras sino que debió estirarse, el espacio con el tiempo se hizo precioso. Más de una vez, estando ya el frente avanzado de la expansión urbana situado mucho más adelante, fue necesario volver al centro histórico o a otras secciones pobladas para ensancharlos mediante el derrumbe de algunos cerros, el aterramiento de la bahía o del océano y la perforación de la montaña para acortar distancias.

El visitante actual no puede adivinar hasta qué punto el paisaje que

percibe es distinto del que podría observarse en los siglos coloniales: y ello aun haciéndose total abstracción de las edificaciones de los hombres. Pero estos últimos derrumbaron en el centro de Río totalmente tres cerros y otros cuatro parcialmente; incorporaron a la zona urbanizada, haciéndolos desaparecer, gran número de accidentes diversos del litoral, islas y playas, en la bahía de Guanabara o en la región atlántica del sur, mediante aterramientos sucesivos; drenaron e hicieron desaparecer por lo menos ocho lagunas (y disminuyeron la superficie de una de las más grandes, la laguna Rodrigo de Freitas); ocultaron en alcantarillas o canalizaron multitud de riachuelos, además de hacer desaparecer otros muchos... Sin embargo, en días de lluvia fuerte el agua sale por todos lados e inunda las calles; y al excavarse para establecer los cimientos de los edificios o los túneles de los trenes metropolitanos, el suelo inestable de los viejos pantanos plantea grandes dificultades a los ingenieros[1].

Uno de los libros acerca de la historia y la geografía de Río incluidos en nuestra bibliografía comentada, el de Miran de Barros Latif, se titula *Una ciudad en el trópico*. Aún hoy, la exuberancia tropical de los alrededores de Río sigue siendo notable. Pese a la destrucción acelerada del medio ambiente en nuestro siglo, el entomólogo Carlos Alberto Campos Seabra, en seis décadas de pacientes expediciones iniciadas en 1930, sólo en el cerro del Corcovado pudo reunir mil especies de coleópteros de la única familia (*Cerambycidae),* número que representa más del doble de las especies de esa familia conocidas en Europa. La misma bahía de Guanabara resiste en su vitalidad a despecho de las agresiones sufridas (y que incluyen el hecho de que recibe diariamente, en la actualidad, quinientas toneladas de aguas negras no tratadas). Gracias al juego de las mareas, la bahía renueva cada quince días sus aguas con aguas limpias del Atlántico. La pesca sigue siendo posible, aunque esté muy reducida: hoy día se sacan sólo trece toneladas de pescado al día. Y las gaviotas y garzas, muy disminuidas en su número, se perciben todavía.

La naturaleza tropical, en su exuberancia agresiva, llamaba la atención a los viajeros y encantaba a los naturalistas como algo exótico, extraño a los patrones europeos. Contemplando la ciudad desde un cerro,

[1] Acerca de los cambios ocurridos en la topografía de Río de Janeiro debido a la intervención humana, ver G. Cruls, *Aparência do Rio de Janeiro,* Livraria José Olympio Editora, Río de Janeiro, 1965, vol. I, pp. LXXVI-LXXVIII.



Fig. 1: Río de Janeiro visto desde Niterói. En primer plano, la bahía de Guanabara. Foto de Haydée M. de Oliveira (1990).

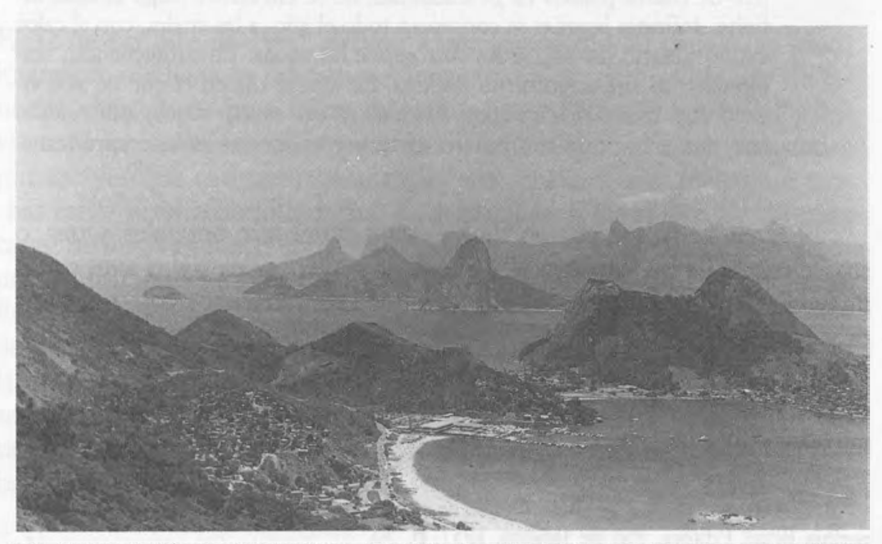


Fig. 2: La bahía de Guanabara. Se puede apreciar la reunión de agua, piedra y bosque, característica de ese paisaje. Foto de Haydée M. de Oliveira (1990).

Charles Darwin, en junio de 1832, notaba lo exagerado de la luz y de los colores, lo definido de las sombras, rasgos que le sugerían la artificialidad de un escenario de ópera. Confirmaba también lo que había escrito antes Humboldt acerca de un «delgado vapor» que, debido a la gran humedad del aire, en las grandes distancias mezcla y confunde a todos los colores en una «niebla» de color entre pardo y azul[2].

La amplitud térmica diaria –grande en ciertas épocas del año–y, sobre todo, las grandes tempestades, asustaban a los europeos cuando llegaban.

El virrey marqués de Lavradío, llegando a Río después de un viaje en barco desde Bahía más largo de lo normal –diecinueve días–, en el que sufrió con el mareo todo el tiempo, debió enfrentarse de inmediato a una fuerte tempestad nocturna; a continuación, se vio afectado durante varios meses por una enfermedad de la piel. Se puede comprender que, de entrada, sus impresiones sobre la ciudad no fuesen muy halagüeñas. Escribiendo a su hijo en febrero de 1770 –por tanto, en el auge del verano–, así la describe, por cierto que con alguna exageración:

> ... esta capital está ubicada en una llanura llena de pantanos y cercada de montañas inaccesibles. Es raro el sitio en el que, al abrirse un agujero de cuatro palmos de profundidad, no se encuentre luego el agua infinita. Infinitas lagunas se conservan todo el año, a las cuales, con el calor extraordinario del sol, se les corrompen las aguas. En consecuencia, respiramos un aire sumamente impuro. Es raro el día en el que no nos visiten dos, tres o más truenos. El calor es tan excesivo que, aun cuando uno está en su casa sin cometer ningún exceso, uno está siempre transpirando[3].

El tema de la corrupción de las aguas y del aire por tales aguas, o sea, la teoría de los «miasmas», fue muy popular en los siglos XVIII y XIX, de hecho hasta que se descubrieron los microorganismos como agentes patológicos. En el caso de Río, aparecía con mucha frecuencia en las descripciones de viajeros y naturalistas.

Se debe reconocer que el miedo y el asombro de los observadores europeos ante los excesos del clima tropical no carecen de bases reales.

[2] C. Darwin, *Viagem de um naturalista ao redor do mundo,* trad. de J. Carvalho, Companhia Brasil Editora, Río de Janeiro, 1937, p. 50.

[3] Marquês de Lavradío, *Cartas do Rio de Janeiro 1769-1776,* Arquivo Nacional, Río de Janeiro, 1975, vol. I, p. 87.



Fig. 3: Copacabana en la actualidad. Se observa que la expansión urbana de Río de Janeiro, partiendo del mar, no tarda en enfrentarse con los cerros. Foto de Haydée M. de Oliveira (1990).

El 12 de octubre de 1990, debido a una tempestad de primavera absolutamente mediana en sus proporciones (para los patrones de Río de Janeiro), después de unas horas de viento fuerte (50 a 70 km/hora) y lluvia copiosa, murieron cinco personas –llevadas por el agua, aplastadas por árboles que cayeron o alcanzadas por cables de alta tensión–, muchas calles resultaron inundadas, se derrumbaron los techos de diversas casas, se interrumpió el suministro de energía eléctrica por mucho tiempo en varios barrios (incluso afectando a un hospital), el puente que une Río a su ciudad satélite de Niterói fue cerrado por una hora, los aviones no pudieron aterrizar en el aeropuerto Santos Dumont (en el centro de la ciudad), los trenes y en parte el metropolitano tuvieron que detenerse, se formaron embotellamientos monstruosos... Las tempestades de verano, a veces mucho más graves, provocan situaciones de calamidad con bastante frecuencia.

Resumiendo: si recorremos las descripciones dejadas en los siglos pasados por numerosos europeos –administradores portugueses, eclesiásticos, viajeros, naturalistas y otros–,verificamos que sus reacciones al pai-

saje y a las condiciones del medio ambiente tropical de Río de Janeiro mezclaron en grados diversos el encantamiento, el asombro y el horror. Hoy día, algunos de los habitantes de la ciudad (llamados «cariocas») despiertan ante el hecho de que el medio ambiente local y los diversos ecosistemas que contiene se hallan amenazados de deteriorarse irremediablemente, en función de un crecimiento demasiado rápido de Río, en especial después de 1945. Son pocos todavía estos ciudadanos marcados por la preocupación que ahora es llamada ecológica, pero su número aumenta todos los años. Es cierto que algo de dicha preocupación ya había surgido en el pasado. Al recorrer hoy la bella floresta de Tijuca, resulta difícil creer que se trata del resultado de un esfuerzo pionero en el sentido de restaurar una región muy devastada por el cultivo del café en lo que eran entonces alrededores de la ciudad –esfuerzo hecho bajo el imperio de Brasil–. Desde 1861 el Estado imperial empezó a com-

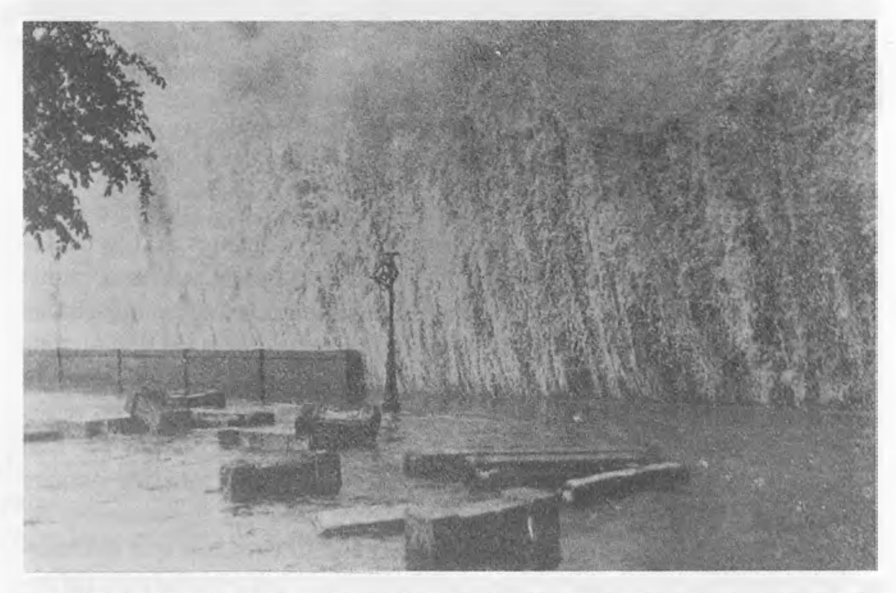


Fig. 4: Además de las fuertes lluvias ocasionales, otro aspecto violento de la naturaleza de Río de Janeiro —sin duda menos frecuente en su incidencia— es la resaca excepcionalmente alta que ocurre a veces. La foto muestra la resaca de julio de 1921 en la playa de Russell. Delgado de Carvalho, *Chorographia do Districto Federal,* Livraria Francisco Alves, Río de Janeiro, 1926. Fig. 3 (foto: Huberti).

prar las tierras locales a sus propietarios, y en ellas el bosque fue reconstruido sistemática y científicamente por Manoel Gomes Archer y más tarde por el barón de Escargnolle. La República en sus inicios, prosiguió con este trabajo; en 1899 otras tierras fueron compradas, formándose finalmente un importante conjunto de bosques naturales y reconstruidos (Paineiras, Tijuca, Andaraí, Jacarepaguá y Serra do Mateus). El movimiento ecológico actual de Río tiene, así, un ejemplo histórico ilustre y con éxito en el que inspirarse[4].

Síntesis geográfica

Río de Janeiro surgió y se desarrolló al oeste de la bahía de Guanabara. Su municipio está situado entre 22° 45' y 43° 6' de longitud al oeste de Greenwich.

La gran bahía de Guanabara es el rasgo natural más importante en la parte del litoral brasileño en donde está Río. Su acceso al mar se hace por una barra estrecha, de 1.800 m; pero su anchura máxima es considerable: 20 km. La bahía mide 28 km de largo en la dirección norte-sur. Su área, en los últimos sesenta años, bajó de 412 km^2 hasta 381 km^2. El perímetro de sus costas llega a 131 km. No es muy profunda, y de hecho su profundidad ha disminuido a lo largo de los siglos, por causas naturales y también por la acción humana. Tal profundidad es máxima exactamente en la región de su litoral suroeste, en donde están la ciudad y su puerto. La bahía contiene unas cien islas; las más importantes son las de Governador (28.906 m^2) y Paquetá (1.093 m^2). Alrededor de la bahía de Guanabara existen en la actualidad 53 playas.

En la latitud de Río, la orientación de la Serra do Mar —la más importante cadena de montañas de Brasil— cambia de norte-sur para este-oeste. Más exactamente, el relieve del municipio de Río de Janeiro constituye una serie de vestigios de unos macizos externos de aquella sierra, los cuales están hoy día bajo el mar en su mayor parte. De hecho, el aspecto actual de esa sección del litoral brasileño se explica por un movimiento de depresión continental y avance del mar, seguido posteriormente de una elevación lenta de la tierra. Así, mientras las partes al-

[4] D. de Carvalho, *Chorographia do Districto Federal,* Livraria Francisco Alves, Río de Janeiro, 1926, pp. 63-64.

tas de Río son macizos cristalinos extremadamente viejos y erosionados, las llanuras —originalmente casi todas arenosas o pantanosas— son recientes y mal consolidadas, formadas por aluviones fluviales y marinos. La influencia de las mareas avanza por varios kilómetros de los cursos de los ríos[5].

El relieve del municipio de Río presenta tres macizos montañosos de baja elevación. El menos importante, de origen volcánico, es del de Jericinó, el cual separa a aquel municipio del resto del estado de Río de Janeiro. En relación a la ciudad, queda en dirección noroeste. En el centro del municipio de Río, pero avanzando hacia el sur hasta el mar, está el macizo de Pedra Branca, conteniendo el pico del mismo nombre, punto culminante de dicho municipio (1.024 m). Pero históricamente el más importante es —de lejos— el Macizo de Tijuca, en la parte sureste del municipio, puesto que fue en sus alrededores y también en sus cuestas y valles donde la ciudad creció. Es también este macizo cristalino el que forma la belleza del paisaje característico de Río de Janeiro en su parte terrestre.

El aspecto del Macizo de Tijuca se debe a un proceso larguísimo de erosión bajo la acción del calor, de las lluvias, de las plantas, formando en muchos casos grandes bloques rocosos redondeados. Pero hubo también fracturas (siendo las líneas de fallas principales paralelas a la costa) y deslizamientos, en función de los cuales a veces se formaron paredones abruptos o, junto al mar, acantilados rocosos que interrumpen a las playas (en el litoral atlántico, fuera ya de la bahía, por ejemplo las puntas de Leme, Copacabana y Arpoador). Así se explican las formas espectaculares del Pan de Azúcar (395 m), en la parte meridional del macizo, en el límite de la bahía y del Atlántico, y del Corcovado (704 m), en la posición central y continental del mismo macizo. Entre los diversos bloques en los que se divide el Macizo de Tijuca, recortándolo profundamente, hay una serie de valles fluviales casi paralelos entre sí, pero que la erosión aproxima en sus cabeceras. Yendo del norte hacia el sur, los más importantes son los valles de Ponta d'Agua, Jacaré, Cachoeira, Maracanã, Gávea y Botafogo.

La parte de la ciudad que constituye su centro histórico era, al principio, una llanura pantanosa y arenosa, interrumpida por numerosas la-

[5] Ver M. A. da Cunha, *O novo Rio de Janeiro. Geografia e realidade sócio-econômica*, Livraria Francisco Alves, Río de Janeiro, 1975, para una buena síntesis geográfica.

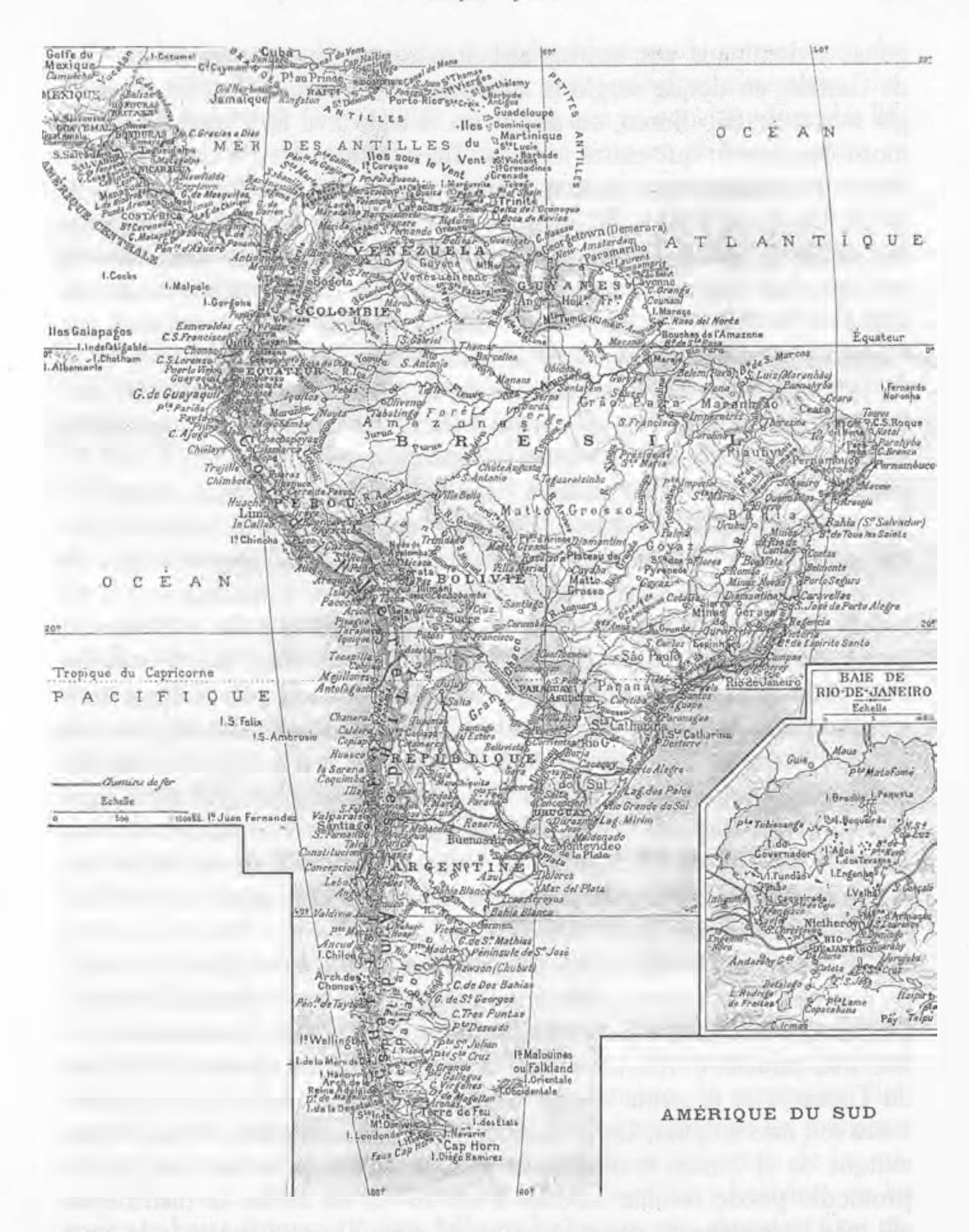


Fig. 5: Mapa de América del Sur en los últimos años del siglo XIX, mostrando la localización de Río de Janeiro. *Atlas Larousse illustré,* Larousse, París, s.d. Mapa n.° 42.

gunas y dominada por morros aislados, como –y principalmente– los de Castelo, en donde surgió la aglomeración urbana definitiva en el siglo XVI, y de São Bento, en donde en el siglo XVII fue fundado un famoso monasterio que existe todavía. Tales lagunas fueron desapareciendo en un lento trabajo de aterramiento empezado en el siglo XVII (laguna de Desterro, 1643). En tiempos coloniales, las dos principales lagunas desde el punto de vista histórico –Sentinela y Santo Antônio– se comunicaban por una valla que fue drenada (la calle Uruguaiana actual, «calle de la valla», en la colonia). En las mareas altas, inundaban sus márgenes, y en las mareas excepcionales, los cerros de Castelo y São Bento, que eran normalmente promontorios, se volvían islas. Vencidas desde tiempos coloniales en el centro urbano, las lagunas se mantuvieron en partes de la ciudad que en el pasado eran más periféricas o aun rurales, a veces hasta días actuales (laguna Rodrigo de Freitas, laguna de Jacarepaguá). Que las lagunas fueron a veces profundas lo prueba el hecho de que, en los primeros años de este siglo, se hallaron vestigios de un gran barco al excavarse los cimientos del teatro Municipal.

El Macizo de Tijuca mide unos 17 km de norte a sur y 20 km de este a oeste. Hacia el norte, al terminar las elevaciones, empieza la llanura conocida como Baixada de Guanabara, cortada por diversos ríos, en gran parte pantanosa, pero conteniendo también cerros aislados o en grupos. Hacia el este y el oeste constituye sólo una sección de una llanura mucho más vasta, la Baixada Fluminense, pero hacia el norte interrumpe –relativamente lejos ya del municipio de Río de Janeiro– la barrera de la Serra do Mar, cubierta de bosques y poco excavada por los ríos: una barrera que sólo empezó a vencerse con alguna continuidad desde comienzos del siglo XVIII.

El clima de Río es, en sus partes bajas, tropical con lluvias de verano y sequía en el invierno, bastante húmedo y caluroso (promedios anuales de temperatura: 21° C para las mínimas, 27° C para las máximas). El mes más caliente es febrero y julio el más frío. En las cuestas del Macizo de Tijuca ya se presenta menos definida la estación seca y las temperaturas son más amenas. En los barrios más elevados, como Santa Teresa, aunque en el verano sean altas las temperaturas, en el mes más frío el promedio puede resultar inferior a los 18° C; las lluvias se distribuyen allí más homogéneamente a lo largo del año. Río está fuera de la zona de influencia de los alisios de nordeste, pero en el invierno recibe con frecuencia masas de aire polar venidas del sur que interrumpen la se-

quía en las llanuras y hacen bajar considerablemente la temperatura durante algunos días. Las investigaciones meteorológicas sistemáticas hechas en el siglo XVIII (1781-1788) muestran que en aquel entonces las lluvias más importantes acaecían en el otoño y no en el verano como en la actualidad. Solían ser más violentas y, con mayor frecuencia, eran acompañadas de fuertes truenos. La destrucción de bosques y los aterramientos han influido en el clima, menos lluvioso y más caluroso hoy día que en el pasado.

Aunque las inundaciones pueden resultar graves enel verano, la pluviosidad anual no es tan grande como se podría pensar: entre 1882 y 1920 se constataron de promedio 136 días de lluvia por año, y una precipitación anual de 1.146 litros. Los meses de noviembre a enero fueron los más lluviosos (quince días al mes de promedio); los de julio y agosto, los más secos (ocho días al mes de promedio).

Los ríos son numerosos en el municipio de Río de Janeiro, aunque muchos desaparecieron o fueron desviados y canalizados. Pero se trata de ríos pequeños (el más largo tiene 35 km). Son, además, ríos maduros, que excavaron en profundidad un relieve muy antiguo, por lo cual su curso es lento y hay pocas cascadas. Existen veinte ríos con extensión de más de 5 km. El más importante históricamente, sin embargo, es el río Carioca, proveniente del valle de Laranjeiras, origen principal del suministro de agua a la ciudad y a los barcos hasta 1850; pero se trata de un arroyo que tenía solamente 4.300 m. de longitud. En la parte nuclear de la zona urbana son tres los grupos en los que se distribuyen los riachuelos: los que fueron captados por el canal artificial de Mangue (construido entre 1857 y 1906), ríos del centro-este de la ciudad: Comprido, Maracanã, da Joana; los que terminaban en la laguna Rodrigo de Freitas (Macacos, Cabeças); y el Carioca, que recibía algunos tributarios y llegaba a la playa de Flamengo, en la bahía.

Se cree que, tanto en las llanuras como en los macizos montañosos, un 70 por cien de la superficie se caracterizaba al principio por espesos bosques tropicales; un 30 por 100 era el dominio de vegetación típicas del litoral: los mangles marinos, que se prolongaban en los márgenes de los ríos y de las lagunas, hasta donde llegaba la influencia de las mareas; y la vegetación llamada «de restinga», higrófila y herbácea en las regiones bajas arenosas, más tupida en las partes más elevadas. Con excepciones como los mangles de Guapimirim (43 km^2) y la floresta de Tijuca que ya mencionamos, además de las manchas de bosques en las cues-

tas de las partes más elevadas del Macizo de Tijuca, la vegetación natural ha sido destruida en el área urbana y en casi todos los márgenes de la bahía.

¿QUÉ INFLUENCIAS TUVO LA GEOGRAFÍA EN LA HISTORIA DE RÍO DE JANEIRO?[6]

La geografía no actúa en ningún sentido autónomo sobre la historia, generando o determinando por sí sola los procesos históricos; pero sin duda ayuda a comprender cómo tales procesos se desarrollaron y algunos de los aspectos que presentaron.

Aunque la bahía de Guanabara es el accidente geográfico más notable de la mitad sur del litoral brasileño y contiene el mejor puerto, São Vicente –en lo que es hoy la costa de São Paulo, al sur de Río–, surgió como villa y puerto en 1532, o sea, más de tres décadas antes que Río (1565). El factor que lo explica es, según parece, la presencia de un camino indígena de penetración que empezaba en la región de São Vicente, vinculando la villa a la meseta interior, en la que los portugueses esperaban hallar metales preciosos. En el caso de Río, el camino indígena existente era el que llevaba de la Guanabara a Paratí, también en el litoral, al suroeste de Río de Janeiro (camino de los Guayanases).

En São Paulo, su único camino de acceso a la meseta conduce a ésta desde el litoral. La altiplanicie es, en esa región, suave en su relieve y presenta una vegetación poco densa. Así, el esquema de colonización se basó en un eje único uniendo el litoral a la meseta, yendo de São Vicente a la villa de Piratininga, y más tarde de Santos a Santo André y São Paulo: partiendo de São Paulo, ciudad de las tierras altas, los caminos hacia el interior se abrían en abanico. En el caso de Río, la evolución fue distinta cuando, tardíamente, se abrieron las comunicaciones con el interior. Al norte de la ciudad, la Serra do Mar se presenta, ya lo vimos, como sierra boscosa de penetración difícil. Pero al ocurrir dicha penetración se hizo por diversos caminos que llevaban a múltiples valles serranos pequeños, ninguno de los cuales adecuado a la constitución de un centro comparable a lo que llegó a ser la ciudad de São Pau-

[6] Ver, en especial, L. M. C. Bernardes y M. T. de S. Soares, *Rio de Janeiro. Cidade e região*, Prefeitura da Cidade de Rio de Janeiro, Río de Janeiro, 1987.

lo. En consecuencia, desde Río de Janeiro mismo se abrió el abanico de caminos hacia el interior, y las funciones urbanas de la ciudad-puerto fueron correspondientes, en su región, a la suma de las funciones de Santos y São Paulo.

También en las tierras bajas, Río no tuvo una competidora que le quitara la primacía. Debido a la dificultad del transporte terrestre por la presencia de llanuras pantanosas, desde muy temprano se desarrolló mucho la navegación regional en la bahía de Guanabara y los ríos que desaguan en ella. Al surgir alrededor de la bahía una economía agrícola de alguna importancia, fueron creados innumerables pequeños puertos y desembarcaderos; pero era el puerto de Río el centro de todo ese sistema. Las dificultades de las llanuras anegadas, pese a la existencia también de manchas de suelo fértil, la dependencia de cada pequeña localidad frente al puerto y a los comerciantes de Río y sus capitales, no permitieron la urbanización autónoma; cuando ocurrió la urbanización, en tiempos recientes, fue el crecimiento de la aglomeración de Río de Janeiro, que se impuso, utilizando las llanuras del norte y aquéllas situadas al oeste de la ciudad como espacio para su propia expansión.

En el siglo XIX, la economía del café y las comunicaciones con el interior hicieron surgir durante algunas décadas la prosperidad de algunos puertos situados al sur de Río de Janeiro —Paratí, Angra dos Reis, Mangarativa—, mientras en el fondo de la bahía de Guanabara o sus alrededores inmediatos algunas villas adquirieron gran importancia como puntos de encuentro entre sistemas distintos de transporte (Estrela, Porto das Caixas).

Sin embargo, la instalación de la red de ferrocarriles desde mediados del siglo pasado volvió a concentrar en la ciudad de Río y su puerto la totalidad del sistema de comunicaciones y transportes, destruyendo la prosperidad pasajera de todas aquellas localidades. Con el ferrocarril, Río pudo incluso captar económicamente, en la época imperial, al más importante centro del norte de la provincia de Río de Janeiro, la ciudad de Campos, antes bastante aislada de la capital colonial y después imperial. En 1872 se había concluido la apertura de un canal entre Campos y la localidad litoral de Macaé, al norte de Río; pero el ferrocarril, al completarse en 1875, unió Campos directamente a la capital, matando económicamente al canal.

Lo que se puede notar, entonces, es que factores naturales, sobre todo la presencia de un excelente puerto de mar, actuaron a la par de

otros factores –políticos (desde 1763 fue Río la capital de Brasil) y económicos (el desarrollo de un comercio próspero que actuaba en la financiación de actividades rurales)– para garantizar la primacía regional de Río de Janeiro.

En los primeros tiempos de la colonización, fueron los elementos de tipo militar los que fijaron la atención de los portugueses. La bahía de Guanabara tiene, como vimos, una barra estrecha pero que da acceso a un puerto amplio, capaz de recibir a muchos barcos. Aquella barra corresponde a una línea de fallas, así que la forman de ambos lados acantilados fáciles de defender –en los que surgieron muy temprano los fuertes de São Teodosio y de la Guía–. Además, la provisión de agua dulce es fácil y adecuada. Al plantearse el interés de los portugueses en la región del Río de la Plata, Salvador de Bahía (la primera capital colonial) quedaba a una distancia demasiado grande de aquel teatro de operaciones bélicas: fue desde Río desde donde organizaron las campañas militares del sur. Más tarde, al desarrollarse la producción de oro y diamantes en el interior (Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso), Río de Janeiro reunió todas las condiciones para convertirse en el puerto de entrada y salida de la región minera, terminando por superar no solamente a Salvador sino también a São Paulo en las comunicaciones de las minas con el litoral, factor decisivo en su elevación a capital de Brasil en 1763 (una posición que pudo conservar hasta 1960).

Sin embargo, las condiciones naturales de Río no son todas favorables. Citemos, al respecto, dos ejemplos. La ciudad fue fundada en una región cuyas características de suelo y relieve volvieron extremadamente difícil su crecimiento y expansión, como ya mencionamos. Dijimos también que sus ríos casi carecen de cascadas y presentan un curso lento: esto quiere decir que, en la fase de industrialización contemporánea de la ciudad, ésta tuvo que depender de la energía hidroeléctrica producida en zonas administrativamente separadas del municipio de Río de Janeiro.

Los primeros dueños de la tierra

Gracias a la etnohistoria y al trabajo de arqueólogos como Maria da Conceiçao Beltrao y Ondemar Ferreira Dias Júnior se conoce bien el pasado indígena de la región de Río de Janeiro respecto a los grupos que

entraron en contacto con los europeos en el siglo XVI —aunque por supuesto quedan lagunas por llenar—[7].

El área del litoral brasileño que se extiende desde Cabo Frío, al norte, hasta Ubatuba, al sur, estaba ocupada hacia 1550 por una liga tribal —la de los tamoyo—, formada por tribus pertenecientes al grupo tupinambá, el cual integraba la gran familia lingüística de los tupi-guaraní. Los pueblos de habla tupí-guaraní fueron los últimos pobladores de esa zona litoral en tiempos precolombinos.

Hacia 6000 a. C., o aun antes, empezaron a surgir en la costa los *sambaquís* o concheros, colinas artificiales formadas por restos de comida, en especial caparazones de moluscos, en las que se descubren artefactos y otras pruebas de ocupación humana (incluyendo sepulturas). Como en los concheros de Río la cerámica sólo aparece en las capas superiores o intrusivamente, parecería que los grupos que los formaron no la fabricaban. Eran pueblos que vivían de la caza, la pesca, la recolección —en especial de animales marinos—, aunque hayan empezado en tiempos más recientes a cultivar el suelo.

Posteriormente, el litoral fue ocupado por tribus pertenecientes a la gran familia lingüística Macro-Jê, las cuales tenían ya una agricultura más importante. Tal vez a partir de los primeros siglos después de Cristo, en la región de Río, los waitaká fueron sustituidos progresivamente por la gente de habla tupí-guaraní.

Los tupinambá del siglo XVI vivían en asentamientos que eran aldeas circulares llamadas *tabas,* relativamente anchas (unos 500 m), cada una formada por cuatro a ocho *malocas* o grandes cabañas (5 por 50 m), cuadrangulares y multifamiliares, ordenadas alrededor de una plaza cuadrada que hacía de centro de la vida social y religiosa. Las aldeas se localizaban cerca del mar o de los ríos. Calcula Warren Dean que cada gran cabaña contenía de promedio 40 unidades domésticas y 135 personas, lo que daría, siempre de promedio, una población de 607 personas por aldea. Los tupinambá tenían un sistema patrilineal de parentesco, siendo el matrimonio patrilocal. Los cronistas mencionan la práctica, entre ellos, del canibalismo ritual.

La economía de esos indios asociaba la horticultura de subsistencia, la recolección de animales marinos (ostras, mejillones, almejas, cangre-

Nuestra síntesis se basa sobre todo en M. de C. Beltrão, *Pré-Histórica do Estado do Rio de Janeiro,* Forense Universitária, Río de Janeiro, 1978.

jos), la pesca —hecha con anzuelos, flechas, venenos, redes, esclusas—, la recolección vegetal y de animales pequeños, la caza. El pescado era asado y molido, y la harina resultante se podía conservar por algún tiempo. La agricultura incluía el maíz, la yuca o mandioca, diversos tipos de judías, el cacahuete. Las ballenas frecuentaban la bahía de Guanabara entre junio y septiembre, sumándose a las ya abundantes fuentes de proteínas animales presentes en la región. Los tupí-guaraní fabricaban cerámica pintada de rojo, o de rojo y negro sobre una capa blanca; o entonces la decoraban con pliegues. En sus fosas culinarias, situadas junto a las cabañas, los arqueólogos recogen restos de alfarería, carbones y cenizas, huesos de animales, caparazones de moluscos, artefactos de piedra lascada y pulimentada.

Aparte de las aldeas más o menos fijas, los tupinambá establecían acampamentos ocupados por períodos variables para distintas finalidades: talleres de fabricación de artefactos; abrigos en la proximidad de sus plantaciones, puesto que, siendo el cultivo itinerante y basado en la apertura de claros en el bosque quemando la vegetación, las rozas podían con el tiempo estar situadas hasta a seis kilómetros de la aldea; resguardos de caza, o establecidos para la pesca y la recolección de animales marinos o de los ríos; etapas ocupadas en los viajes. En estos casos, las instalaciones eran menos importantes: tenían unos 40 m de diámetro, y las formaban cabañas pequeñas.

Según cálculos de Warren Dean, el territorio ocupado en la costa de los tupinambá tendría, en 1501, una población de 103.000 habitantes (9 por km^2); pero sólo entre 57.000 y 63.000 habitantes en 1555. La población, relativamente densa pero inferior de la capacidad del medio ambiente casi siempre, buscaba sobre todo las islas. Así, Jean de Léry localizaba en la gran isla de Governador, a mediados del siglo XVI, 5 de las 22 aldeas existentes en el perímetro de la bahía de Guanabara: quizá 4.725 personas, lo que daría 163 habitantes/km^2 (Dean presenta la cifra de 107 habitantes/km^2, pero la calculó partiendo de un dato equivocado en cuanto al área de la isla). La parte continental de la zona urbana actual, con 14 pueblos, tendría alrededor de 8.500 habitantes en 1.600 km^2 (incluyendo una parte de los suburbios actuales), o sea, una densidad muy inferior (5,3 habitantes/km^2). Las islas se preferían por la facilidad de defensa y la riqueza en recursos de todo tipo. Si diversas aldeas actuasen en coligación, serían posibles ejércitos de 1.000 a 2.000 hombres y expediciones navales compuestas por 50 a 100 canoas: esto

confirma los datos de algunos cronistas, pero muestra que otros exageran mucho[8].

LOS EUROPEOS EN LA BAHÍA DE GUANABARA: PRIMEROS CONTACTOS Y DERRUMBE DEMOGRÁFICO DE LOS INDIOS

Hasta mediados del siglo XVI, los intereses de los portugueses en la bahía de Guanabara se limitaron casi por completo a usarla como etapa en los viajes que iban al Oriente, frecuentarla como punto de trueque con los indígenas para obtención del palo de Brasil y enviar expediciones navales en contra de los franceses que hacían el mismo comercio en Cabo Frío y en Río, sobre todo desde 1519.

Aun así, calcula Warren Dean que, de 1501 a 1555, no menos de 330 barcos europeos estuvieron en la región, incluyendo los de diez expediciones españolas. Algunos mapas muestran la bahía de Guanabara y algunos de sus accidentes geográficos desde muy temprano: los de Alberto Cantino y Nicolau de Caveiro en 1502, el de Kuntsmann en 1504.

El punto de referencia de los portugueses en esa parte del litoral era la «aguada de los marineros», junto a una de las bocas del río Carioca, el cual se dividía en dos brazos antes de llegar a la bahía, el uno yendo a la playa de Flamengo, y el otro cerca de allí, llamado río de Catete; este último formaba una especie de delta pantanoso cubierto de mangles y bancos de ostras en la playa de dicha aguada. En su vecindad hubo una casa de piedra y cabañas, construidas por portugueses de la expedición de Gonçalo Coelho en 1503; pero tales construcciones desaparecieron no se sabe cómo ni cuándo. En ese mismo sitio, en abril de 1531, la expedición de Martim Afonso de Sousa –la misma que, más al sur, haría después la fundación de São Vicente– pasó tres meses reparando navíos en un taller, donde también construyó dos barcos pequeños.

El primer intento efectivo de colonización en la Guanabara fue el de los franceses, empezado en noviembre de 1555 con la llegada de una

[8] W. Dean, «Las poblaciones indígenas del litoral brasileño de São Paulo y Río de Janeiro. Comercio, esclavitud, reducción y extinción», en N. Sánchez-Albornoz (compilador), *Población y mano de obra en América Latina,* Alianza Editorial, Madrid, 1985, pp. 25-51.

expedición naval planeada por el almirante conde de Coligny y apoyada por el rey de Francia con barcos, armas y dinero, y que tuvo como jefe a Nicolas Durand de Villegaignon, a quien el monarca francés concedió el título de virrey de la colonia al ser constituida –la Francia Antártica, destinada a servir como refugio de hugonotes–. Los franceses ocuparon y fortificaron la isla que hoy día lleva el nombre de Villegaignon, en la que construyeron el fuerte de Coligny. La pequeña colonia recibió refuerzos (y misioneros calvinistas de Ginebra) en 1557. Peleas internas hicieron que Villegaignon partiera en 1559, dejando en la dirección de la Francia Antártica a su sobrino Bois-le-Comte. Desde hacía algún tiempo, los franceses tenían buenas relaciones con los tupinambá de la Guanabara; ahora establecieron con ellos una verdadera alianza militar.

El gobernador general portugués de Brasil, Mem de Sá, recibiendo órdenes de expulsar a los franceses, llegó a la Guanabara en febrero de 1560. Al obtener refuerzos de São Vicente –en donde los portugueses contaban con la alianza de otro grupo de lenguas tupí-guaraní, los tupiniquim–, atacó al fuerte Coligny el 15 de marzo, consiguiendo su rendición dos días después. La fortificación francesa fue destruida y el jefe portugués se llevó a Bahía –donde, desde 1549, había sido establecida la primera capital colonial, la ciudad de Salvador– las piezas de artillería capturadas en el fuerte.

No existiendo en aquel momento recursos para una verdadera colonización portuguesa en la región, los franceses no tardaron en volver a la Guanabara, fortificándose en la proximidad de la colina de la Gloria y en la isla de Paranapuã, después isla de Governador.

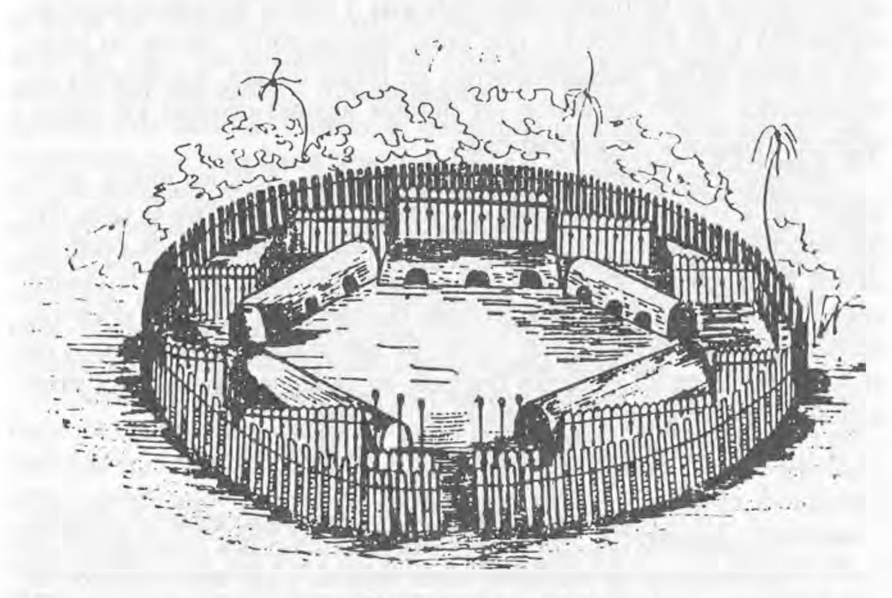
Entre 1501 y 1555, con los primeros contactos entre indios y europeos, calcula Warren Dean que la población tupinambá bajó al ritmo de 0,85 por cien al año de promedio. Pero fue en los años que van de 1555 hasta 1600 cuando la disminución se volvió catastrófica (tasa promedio anual de 1,8 por cien); al empezar el siglo XVII, quizá no quedaban más de 1.000 tupinambá en el litoral de Río de Janeiro[9].

Al principio, el comercio de palo de Brasil y unas pocas mercancías más tuvo un efecto limitado sobre la vida de los indios, pese a que ya por entonces había empezado su mortalidad intensa. Aunque no hay no-

[9] *Idem.*

ticias exactas sobre epidemias antes de 1554, es posible que hayan ocurrido. Desde 1532, el primer ingenio de azúcar fue creado en São Vicente y luego surgieron otros a lo largo del litoral (tres en la misma Guanabara después de la primera expulsión de los franceses en 1560). En tales ingenios, los portugueses emplearon esclavos indígenas –incluso tupinambá– que compraban a sus aliados, los tupiniquim. Pero empezaron después a esclavizar también a sus mismos aliados: los tupiniquim se rebelaron en São Vicente en 1562 y en otras ocasiones, sin éxito.

La guerra sin treguas a los tupinambá de la Guanabara y regiones vecinas, en 1560-1562, con muchas deportaciones, las epidemias, la esclavitud, la destrucción cultural, fueron los causantes de la disminución rápida de su población. Las epidemias de viruela, disentería hemorrágica e infecciones pulmonares ocurrieron en 1554, 1559, 1561-1564, a fines de la década de 1570 y de nuevo en 1597. En 1550, en São Vicente, empezó la obra de los misioneros, con la llegada de los primeros jesuitas



Aldea tupinambá

Fig. 6: Aldea indígena cercada por una empalizada: ilustración adaptada de dibujos franceses del siglo XVI. Julio Cezar Melatti, *Los indios del Brasil,* Secretaría de Educación Pública, México, 1973, p. 99.

a aquella villa. Los indios fueron gradualmente reunidos en aldeas próximas a los asentamientos portugueses. Esto no sólo llevó a un derrumbe cultural rápido sino también aumentó el contagio epidémico.

Todavía en el período anterior a 1550, las relaciones entre indios y europeos no eran equilibradas. Los indios apreciaban las armas e instrumentos de hierro que recibían a cambio del palo de Brasil que cortaban, y trataron de establecer alianzas con los portugueses y franceses dándoles hijas suyas en matrimonio o entregándoles esclavos apresados en la guerra. Empezaron también a copiar algunas costumbres de los europeos: es así que, en los grabados del siglo XVI, las aldeas tupinambá aparecen cercadas por empalizadas, lo que no es típico de los indios tutí-guaraní. Los hombres de Europa, totalmente dependientes de los indígenas para su alimentación y para posibilitar cualquier comercio, usaban a las indias como concubinas que sembraban, cosechaban y cocinaban para ellos, pero no tenían ninguna intención de honrar alianzas y compromisos establecidos ceremonialmente al modo de los indios. Una de las razones de las buenas relaciones más o menos duraderas entre los tupinambá y los fraceses fue que estos últimos por lo menos no hicieron esclavos indios sistemáticamente, en forma directa, o utilizando intermediarios (como resultaron ser durante algunas décadas los tupiniquim en relación a los portugueses).

Aunque muy disminuidos en número desde 1600, los indios, en la región de la Guanabara, fueron una presencia visible hasta el siglo XIX. Su descenso numérico y posterior desaparición en esa parte de Brasil no deben hacer olvidar lo que quedó de herencia indígena en la ciudad como en todo el país: técnicas diversas; el consumo y el cultivo del maíz, de la mandioca y otras plantas; el uso de hamacas; muchos términos en el vocabulario; en los primeros tiempos, los caminos practicables fueron aquéllos conocidos por los naturales de la tierra.

La conclusión sobre ello puede ser la de Silvio Zavala:

> ... el contacto secular del indio con el medio geográfico de América ha constituido un patrimonio de experiencias, recursos y una cultura que aprovecharon los [europeos] recién llegados, y que éstos asimilaron de una manera más amplia y profunda de lo que se cree habitualmente[10].

[10] S. Zavala, «Indigènes et colonisateurs dans l'histoire d'Amérique», *Cahiers des Amériques Latines,* 6 (1964), 7-25 (pasaje reproducido: p. 25).

II

SAN SEBASTIÁN DE RÍO DE JANEIRO: FUNDACIÓN Y PRIMEROS TIEMPOS (1565-1600)

FUENTES Y CONTROVERSIAS

Una expedición naval portuguesa enviada a combatir a los franceses creó, en 1565, un pequeño establecimiento en el margen occidental de la bahía de Guanabara, el cual, después de la expulsión de dichos franceses en 1567, fue abandonado sin dejar vestigios que hayan sido reconocidos por arqueólogos o historiadores. En 1567 se inició, en el cerro llamado más tarde de Castelo, la trayectoria continua de la ciudad –la trayectoria que llega hasta nosotros, hasta la actualidad–. Alrededor de lo que acabamos de resumir nacieron entre historiadores tradicionales del siglo pasado y de éste (en especial hasta 1965) algunas controversias típicas de una historiografía preocupada con prioridades, efemérides y conmemoraciones; una historiografía que confundía con frecuencia fechas, acontecimientos y personajes que pueden eventualmente servirle de materia prima al historiador con la misma historia.

Dichas controversias tenían que ver con la fecha y el sitio de la «verdadera» fundación de la ciudad y con la identidad del fundador. La expedición que mencionamos tuvo como jefe a Estácio de Sá, sobrino del tercer gobernador general de Brasil, Mem de Sá. No caben dudas de que él fue el fundador de la pequeña población provisional, abandonada dos años después. Pero, ¿dónde y cuándo lo hizo exactamente? Por otra parte, si la insignificante aglomeración fue dejada sin que de ella queden restos, ¿se puede considerarla como el inicio de la ciudad, o más bien dicho inicio se dio con el establecimiento del núcleo permanente por Mem de Sá en el Castelo en 1567?

Empecemos por el intento de negar que la ciudad hubiese empeza-

do en 1565 y de afirmar, por tanto, que su principio ocurrió en 1567. João Ribeiro, que tomamos como ejemplo de esta opinión, pensaba que, al establecer Estácio de Sá su pequeño pueblo, faltaron las acciones e instituciones que, según el derecho portugués de las Ordenaciones del Reyno, definían la creación oficial de una ciudad. Habría sido entonces Mem de Sá, y no su sobrino, el que, según Ribeiro, el 20 de enero de 1567 fundó de hecho la ciudad. Tanto el planteamiento central como la fecha están, en este caso, equivocados. Veremos, por una parte, que sin duda Estácio de Sá practicó acciones previstas en el ritual legal de fundación de ciudades portuguesas, en 1565 y 1566. Por otra parte, los comienzos de la aglomeración en el cerro de Castelo pueden ser fechados con seguridad el 1.° de marzo de 1567 y no el 20 de enero.

Entre los que aceptan a Estácio de Sá como fundador y 1565 como el año de la fundación de Río hay divergencias referentes al día exacto y al sitio de la fundación. Algunos autores también en este caso avanzaron como fecha la fiesta de San Sebastián, el 20 de enero. Ocurre, sin embargo, que en esa fecha la expedición de Estácio de Sá todavía estaba en lo que hoy es el litoral de São Paulo, partiendo en dirección a la bahía de Guanabara sólo unos días después. La fecha de entrada en la mencionada bahía, que parece coincidir con la fundación, fue «el último de febrero» o el 1.° de marzo de 1565, si leemos la única relación de primera mano de un testigo ocular de que se dispone, siendo más probable el 1.° de marzo debido a otros testimonios posteriores.

En cuanto al sitio de fundación de la ciudad en su primera forma, el conocido historiador Francisco Adolfo de Varnhagen en el siglo pasado, y a comienzos del actual otro erudito, Adolfo Morales de los Ríos, creyeron que fue en la playa Vermelha, situada en el tómbolo que une la actual playa de Botafogo al cerro de Urca y al Pan de Azúcar, donde surgió el pueblito de Estácio de Sá. Con muchos detalles y numerosos y variados argumentos, sin embargo, diversos historiadores —entre ellos Jaime Reis, José Vieira Fazenda y Frederico Trotta— demostraron convincentemente que el sitio de fundación es una vega estrecha que se extiende entre el morro Cara de Cão (hoy São João), el Pan de Azúcar y el cerro de Urca, localizada inmediatamente a la izquierda después de penetrar en la barra de la bahía de Guanabara desde el océano.

Tales controverias fueron alimentadas por la escasez de fuentes primarias contemporáneas de la fundación. No hubo acta de fundación de la ciudad —o no se conservó—, y el único marco de piedra que tenemos

conmemoró la fundación de 1567 en el Castelo, no la de 1565 cerca del Cara de Cão. La fuente primaria más importante que hay es una carta del jesuita José de Anchieta a Diogo Mirão, provincial de Bahía, redactada en Salvador el 13 de julio de 1565. Su importancia proviene de que se trata del único relato escrito por un testigo ocular. Anchieta venía de lo que es hoy la costa de São Paulo a la bahía de Guanabara con la expedición de Estácio de Sá, en 1565. En ese mismo año se fue a Bahía a ordenarse. Volviendo a Río, participó en la expedición definitiva en contra de los franceses, en 1567. (Ver el Anexo documental al fin del capítulo.)

Una última controversia que podemos mencionar se refiere al origen y significación del nombre de la ciudad: San Sebastián de Río de Janeiro. San Sebastián no ofrece dificultad: la elección del santo protector se debe a tener entonces el rey de Portugal el mismo nombre. De hecho, Estácio de Sá trajo de Lisboa una imagen de ese santo para instalarla en la capilla de la población que le mandaron crear. En cuanto a Río de Janeiro, todos están de acuerdo en que fue como llamó a la bahía de Guanabara una expedición naval portuguesa de 1501-1502, la cual llegó a la entrada de dicha bahía el 1.° de enero de 1502. «Janeiro», entonces —o sea, enero—. Pero «río», ¿por qué? La mayoría de los autores que se refieren al episodio entienden que se equivocó el comandante de la expedición —que pudo haber sido André Gonçalves, Gaspar de Lemos o Nuno Manuel—, pensando erróneamente ser la barra de la bahía la desembocadura de un río. Joaquim Ribeiro parece tener razón al discrepar. Los portugueses poseían ya demasiada experiencia en navegaciones y descubrimientos en 1502 como para confundir la barra de una bahía con un río. Pero es que la palabra *río* tenía entonces una amplitud semántica que ha perdido posteriormente, pudiendo aplicarse a una barra como la de la Guanabara[1].

La primera fundación

Los vínculos de Portugal con su colonia de América fueron débiles al principio, debido a situarse el interés mayor en los negocios de Orien-

[1] Para un buen resumen de las controversias, ver F. Trotta, *A fundação de cidade do Rio de Janeiro,* Prefeitura do Distrito Federal, Río de Janeiro, s.d.

te, mientras la nueva tierra no parecía ofrecer oportunidades significativas de lucro inmediato. Pero tal situación empezó a cambiar hacia mediados del siglo XVI.

La construcción imperial en el Oriente alcanzó su cumbre entre 1509 y 1515 y la presencia portuguesa no empezaría a retroceder significativamente en aquella parte del mundo antes de 1621. El dominio de la ruta de las Indias y de puntos de apoyo para el comercio oriental se hizo muy rápidamente, entre 1480 y 1515, por el hecho de que bastaban pocos hombres y el control de espacios limitados para garantizar el monopolio de las rutas y de factorías, consiguiendo con esto un movimiento muy considerable de productos. Entre 1500 y 1530, Brasil era sobre todo una escala en el camino de Oriente para algunas de las flotas de Portugal, debido a la rentabilidad limitada que proporcionaba el trueque con los indios.

El desinterés relativo de la autoridades metropolitanas significó, en la práctica, que el inmenso litoral brasileño quedara abierto a las incursiones de navegantes de otros países, principalmente Francia. Las vacilaciones acerca de cómo conducir la colonización en América resultan bastante evidentes: la expedición enviada a fundar los primeros núcleos de un poblamiento efectivo (1530-1533) estaba todavía en Brasil cuando recibió de Lisboa la noticia de que la corona había decidido entregar a la iniciativa privada la colonización, según el sistema de distribuir capitanías hereditarias, con amplios poderes a los «capitanes donatorios». Se había percibido ya que, a la par de ganancias inseguras según parecía, los costes eran altos. Defender las costas de Brasil resultaba más difícil que hacer lo mismo en el litoral de África, debido a la distancia más grande de Europa; y una verdadera colonización costaría mucho en hombres y recursos.

En la década de 1540, el fracaso del sistema de capitanías era algo evidente. Ahora bien, esto significaba la continuación de la presencia extranjera en Brasil, cosa que adquirió el aspecto de una amenaza permanente con la colonización francesa en la bahía de Guanabara en 1555. Dicha amenaza fue considerada intolerable. Se temía, naturalmente, que franceses e indios aliados atacaran a los núcleos portugueses de poblamiento. Pero hubo otras razones. En primer lugar, habría peligro para el monopolio de la ruta de las Indias, si una etapa o escala como podría ser Río de Janeiro siguiera en manos de otro país. Por otra parte, en 1545 los españoles descubrieron las minas de plata de Potosí, en el

Alto Perú (Bolivia actual), lo que dio bases más sólidas a las esperanzas de que también en Brasil existieran metales preciosos. Un tercer motivo fue el hecho de que, a mediados del siglo, la producción de azúcar había demostrado su carácter de solución económica viable para la nueva tierra colonial. Fue en ese contexto cuando, en 1549, la metrópoli portuguesa instaló en la ciudad de Salvador, creada para tal fin en Bahía, el primer gobernador general de Brasil, Tomé de Sousa; y que, en 1560, trató de enviar al tercer gobernador general, Mem de Sá, a expulsar a los franceses de la Guanabara; pero ya mencionamos que, faltando una ocupación portuguesa efectiva en la región, los franceses no tardaron en volver.

Hacía ya mucho tiempo que se defendía en Brasil la colonización portuguesa de la Guanabara. El primer gobernador general recibió órdenes de establecer allí un fuerte; pero en 1553 escribió a Lisboa explicando que, aunque reconocía la necesidad de hacerlo, no disponía para ello de recursos suficientes, materiales y humanos. Después de la expe-

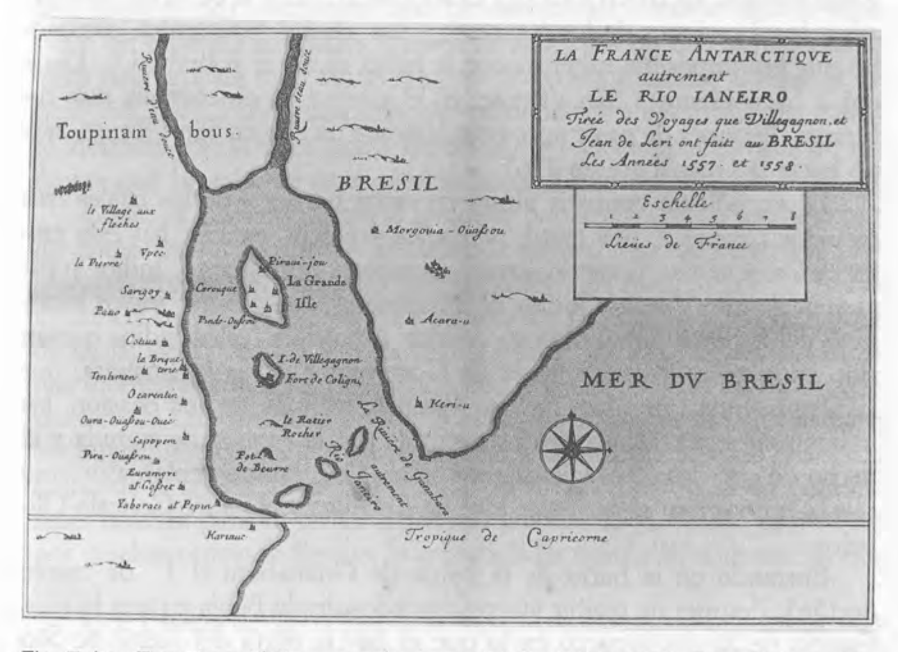


Fig. 7: La «Francia antártica», según Jean de Léry (1557-1559). Max Fleiuss, *História da cidade do Rio de Janeiro (Districto federal)*, Editora Melhoramentos, São Paulo, s.d., entre pp. 24-25.

dición que destruyó en 1560 el fuerte de Coligny y expulsó momentáneamente a los franceses, fue el jesuita Manuel de Nóbrega quien le escribió al infante cardenal Henrique, regente de la minoridad del rey Sebastián I, insistiendo en que se poblara la región, puesto que, de no hacerlo, resultaba previsible (como de hecho pasó) la vuelta de los franceses. En 1562 le tocó a Brás Cubas, fundador del puerto de Santos (en lo que hoy es el litoral de São Paulo), al mismo tiempo que solicitaba refuerzos para la capitanía de São Vicente, insistir en la necesidad de poblar la Guanabara para eliminar la amenaza francesa.

En 1563, finalmente, partió de Lisboa una pequeña expedición naval comandada por Estácio de Sá, sobrino del gobernador general, enviada por la reina y regente Catalina de Austria. Al llegar a Bahía, el capitán recibió de su tío la instrucción de atraer a los franceses fuera de la bahía de Guanabara para presentarles combate naval. Partiendo en dirección al sur con refuerzos obtenidos en Salvador y luego en el Espíritu Santo, llegó el comandante a la Guanabara en febrero de 1564. Pudo capturar un barco francés y desembarcar; pero, al observar las fuerzas y fortificaciones de los franceses y sus aliados tupinambá, comprobó que era imposible hacer lo que le había dicho el gobernador. Decidió ir hacia el sur, a São Vicente, en el intento de obtener allí más refuerzos. Después de pasar aproximadamente un año en São Vicente, zarpó hacia la Guanabara en 1565.

La expedición consistía ahora en cinco barcos —de los cuales tres movidos a remo y, por tanto, pequeños— y ocho canoas. En esas embarcaciones venían unos doscientos hombres: portugueses; indios tupiniquim de São Vicente; indios de Piratininga (São Paulo); indios temininó del Espíritu Santo, con su cacique Araribóia (estos indios habían sido expulsados de la gran isla de Governador, en la Guanabara, por los Tupinambá); mestizos de São Vicente. En más de una ocasión, los indios y mestizos amenazaron sublevarse por la escasez de comida y el hecho de que deseaban volver a sus casas. Dos jesuitas venían asimismo con la expedición: el hermano José de Anchieta y el padre Gonçalo Oliveira.

Entrando en la barra de la bahía de Guanabara el 1.º de marzo de 1565, después de recibir víveres enviados desde Bahía en tres barcos, Estácio de Sá desembarcó en lo que es hoy la playa del fuerte de São João con una parte de sus hombres, quedando los demás en los navíos. Ordenó de inmediato que se limpiara el terreno en la vega baja cercada

de cerros (una llanura todavía mal consolidada geológicamente), se cortara madera y se empezara la construcción de una pequeña población, además de un fuerte improvisado que algunos autores sitúan en el morro Cara de Cão y otros en el cerro de Urca. Debiendo enfrentar desde los primeros días ataques numerosos y seguidos de los franceses y sus aliados Tupinambá (cuyo cacique mayor era un jefe eficiente llamado Ambiré o Aimberê), prosiguió, pese a todo incansablemente, con la construcción del pueblo.

Los puntos principales de la mayor porción del litoral de la bahía de Guanabara estaban en manos de los franceses y de aldeas o *tabas* de indios hostiles. Así, Estácio de Sá no había tenido mucha elección en lo relativo al sitio en donde construir su población. Dicho sitio debía estar vacío, ser fácil de defender y desde el mismo debía poderse vigilar tanto la barra como el interior de la bahía. La playa y vega estrecha entre el morro Cara de Cão, el Pan de Azúcar y el cerro de Urca, región llana protegida por el mar al este y por cerros en las demás direcciones presentaba tales ventajas. En las circunstancias militares del momento, esto se consideró más importante que las desventajas como la falta de espacio y, en especial, la relativa escasez de agua, puesto que la pequeña laguna existente allí tenía aguas salobres. Pero llovió mucho al llegar la expedición, permitiendo una solución momentánea a ese problema, resuelto después con la excavación de un pozo y el descubrimiento de una fuente que brotaba de unas piedras hacia el interior.

Como es evidente, tanto la pequeña población que se estaba creando como las fortificaciones dotadas de artillería en un cerro próximo eran construcciones sencillas y provisionales. Las casas fueron hechas de madera y barro; los muros del pueblo y los baluartes en el morro eran de tapia, siendo de madera las cuatro o cinco garitas de las fortificaciones (cubiertas con tejas venidas de São Vicente). La capilla de San Sebastián era también muy pobre. Uno de los combates principales entre los portugueses y sus enemigos ocurrió exactamente cuando el mayordomo de la iglesia, Francisco Velho, había salido en un barco para obtener madera para su construcción, en julio de 1566, siendo emboscado por muchas canoas indígenas, lo que abrió las hostilidades en aquella ocasión.

Que Estácio de Sá recibió de la regente de Portugal, Catalina de Austria, órdenes explícitas de fundar en la Guanabara una ciudad bajo la invocación de San Sebastián es algo que, pese a la ausencia de docu-

mentación directa, resulta evidente: por el hecho de haber traído el jefe de la expedición un imagen del santo, y por sus acciones en el sentido de dotar a la minúscula población de la estructura administrativa completa de una ciudad portuguesa. El capitán, obedeciendo a la legislación al respecto, estableció los límites de la ciudad de San Sebastián en seis leguas de rayo, donó al cabildo o cámara municipal un ejido o *rossio* de legua y media, nombró a los funcionarios municipales habituales (alcaldes mayor y menor, juez ordinario, escribano y notario, administrador de la real hacienda, etc.) y concedió tierras a los jesuitas y a algunos de los miembros de su expedición. Todas esas medidas se tomaron en 1565. Al alcalde mayor, Francisco Dias Pinto —nombrado, con las demás autoridades municipales, en 1565—, le dio Estácio de Sá posesión oficial del cargo el 13 de septiembre de 1566 en una ceremonia solemne.

Las actas del cabildo o cámara de Río, de las que se conocen copias hechas posteriormente, empiezan en la fase de Estácio de Sá, siendo la población desde entonces nombrada en los documentos oficiales como ciudad de San Sebastián: el registro de actas y provisiones del comandante comienza en 1566. Sabemos así que una de las preocupaciones de Sá fue la de legislar en contra de los juegos de azar, probablemente incentivados por la relativa inactividad (puesto que la imposibilidad de atacar a los franceses hasta recibir refuerzos mantenía a los soldados en actitud defensiva solamente). Los castigos que estableció a los infractores fueron más tarde transformados en multas en provecho de la cofradía de San Sebastián.

No quedan dudas, entonces, de que el ritual de fundación de la ciudad de San Sebastián se cumplió cabalmente en 1565-1566. Pero en cambio es dudoso que esta constatación institucional o legal baste como para poder afirmar el carácter intrínsecamente urbano de un pequeño pueblo provisional y precario, que tenía el aspecto de un campamento militar. El hecho mismo de que, al ser abandonada poco a poco desde 1567, la que se llamó «ciudad vieja» desapareciera sin dejar ningún vestigio que se pueda estudiar, habla en contra de su carácter efectivamente urbano desde 1565, aunque sin duda la ciudad existió desde entonces oficialmente como entidad institucional.

Alrededor de la pequeña aglomeración se plantaron luego rozas de maíz y raíces, además de que se hicieron expediciones en contra de las rozas de mandioca de los tupinambá para robarles comida y obtener ramas para plantar. Es interesante notar que las actividades agrarias no

cesaron en esa parte de la Guanabara después de abandonarse la «ciudad vieja»: en la región de esta última están registradas siete concesiones de tierras rurales entre 1568 y 1609.

La segunda fundación

El único modo de romper el punto muerto en que estaban las cosas era la obtención de refuerzos que permitiesen atacar las fortificaciones francesas situadas en Uruçumirim (actual playa de Flamengo), Leripe (morro de Gloria) y Paranapuã (isla de Governador), siendo esta última la más importante.

Al recibir tres galeones venidos de la metrópoli bajo el mando de Cristóvão de Barros, el gobernador general Mem de Sá les agregó otros ocho barcos y se puso personalmente al frente de esa expedición. En la misma participaron también el obispo de Bahía, Pedro Leitão, y algunos jesuitas: José de Anchieta, Manuel de Nóbrega e Ignacio de Azevedo.

La nueva expedición naval llegó a la bahía de Guanabara el 18 de enero de 1567, uniéndose a las fuerzas de Estácio de Sá. Se decidió atacar por tierra Uruçumirim (Flamengo), lo que se hizo en la fiesta de San Sebastián, el 20 de enero de 1567 —fecha que, por confusión, fue considerada por muchos como la de fundación de la ciudad de Río de Janeiro—. Se supone que en el mismo mes de enero fueron tomadas las otras posiciones fortificadas: Leripe (Gloria) y, en combate marítimo y terrestre, Paranapuã (Governador); esta última fortificación estaba equipada, según se dice, por más de 3.000 hombres, exigiendo tres días de lucha hasta caer en manos de los portugueses. Estácio de Sá, herido por una flecha en el primer combate, murió el 20 de febrero del mismo año. El cacique Araribóia y sus temininó se destacaron en las batallas. Después de 1567, los franceses se mantuvieron únicamente en Cabo Frío, no siendo definitivamente expulsados de ese punto del litoral al este de Río hasta 1615.

Mem de Sá, luego de consultar a algunos vecinos, decidió trasladar la ciudad de San Sebastián —a partir de entonces llamada habitualmente San Sebastián de Río de Janeiro— a otro lugar más adecuado: el cerro llamado sucesivamente de Descanso, San Sebastián, Alto de Cidade, Alto da Sé, São Januário y, finalmente Castęlo (y que fue destruido en 1922).

La elección de una elevación se debió a razones militares. El cerro de Castelo tenía ventajas desde éste y otros puntos de vista en comparación con los demás morros aislados de lo que vino a ser el centro de Río de Janeiro: se trataba de una colina no muy alta —unos 60 metros—, presentando una superficie considerable en su cumbre para las construcciones; formaba un promontorio casi aislado del continente, puesto que tenía delante suyo la playa del mar, y en su retaguardia lagunas y pantanos; el puerto preferido en esa época por los barcos quedaba allí cerca, y de ser necesario, las embarcaciones podrían llegar al pie del cerro mismo, navegando por la laguna de Boqueirão; ese morro dominaba la entrada de la barra de la bahía de Guanabara, además de permitir la observación de una buena parte de la misma bahía; y quedaba próximo a uno de los brazos del río Carioca, de buen agua.

Se supone que la nueva población en el cerro empezó muy pequeña. Mem de Sá, debido a la muerte de su sobrino, dirigió personalmente las operaciones preparatorias —corte del bosque que cubría la colina, primeras construcciones, fortificaciones— y el traslado de los vecinos a la «ciudad nueva», hecho el 1.° de marzo de 1567, dos años exactamente después de la primera fundación por Estácio de Sá. El gobernador general hizo construir los baluartes con artillería, los muros de la ciudad, la iglesia de San Sebastián y la de los jesuitas, los almacenes de la Real Hacienda, el edificio del cabildo o cámara y la prisión. Confirmó las donaciones de tierras hechas por el fundador y también a los funcionarios municipales ya nombrados, además de nombrar otros. Repitió la ceremonia en la que le dio de nuevo posesión del cargo al alcalde mayor. Esta vez fue establecido un marco de piedra en conmemoración de la fundación de la ciudad, junto a la iglesia de San Sebastián en el Castelo, el cual, al demolerse el cerro en 1922, fue trasladado a la nueva iglesia del santo protector de la ciudad.

Antes de dejar Río, Mem de Sá combatió a una sublevación indígena de las aldeas de los alrededores de la bahía de Guanabara. Murieron muchos indios en esa ocasión; otros muchos migraron hacia el interior de las tierras, lejos del mar. El gobernador cuidó también de introducir la ganadería en las tierras alrededor de la bahía de Guanabara.

El 4 de marzo de 1568 pasó el gobierno de la ciudad a otro sobrino suyo, Salvador Correia de Sá. En mayo, al conocer una revuelta de indios en el Espíritu Santo, decidió volver a su capital de Salvador para tratar de ese problema.

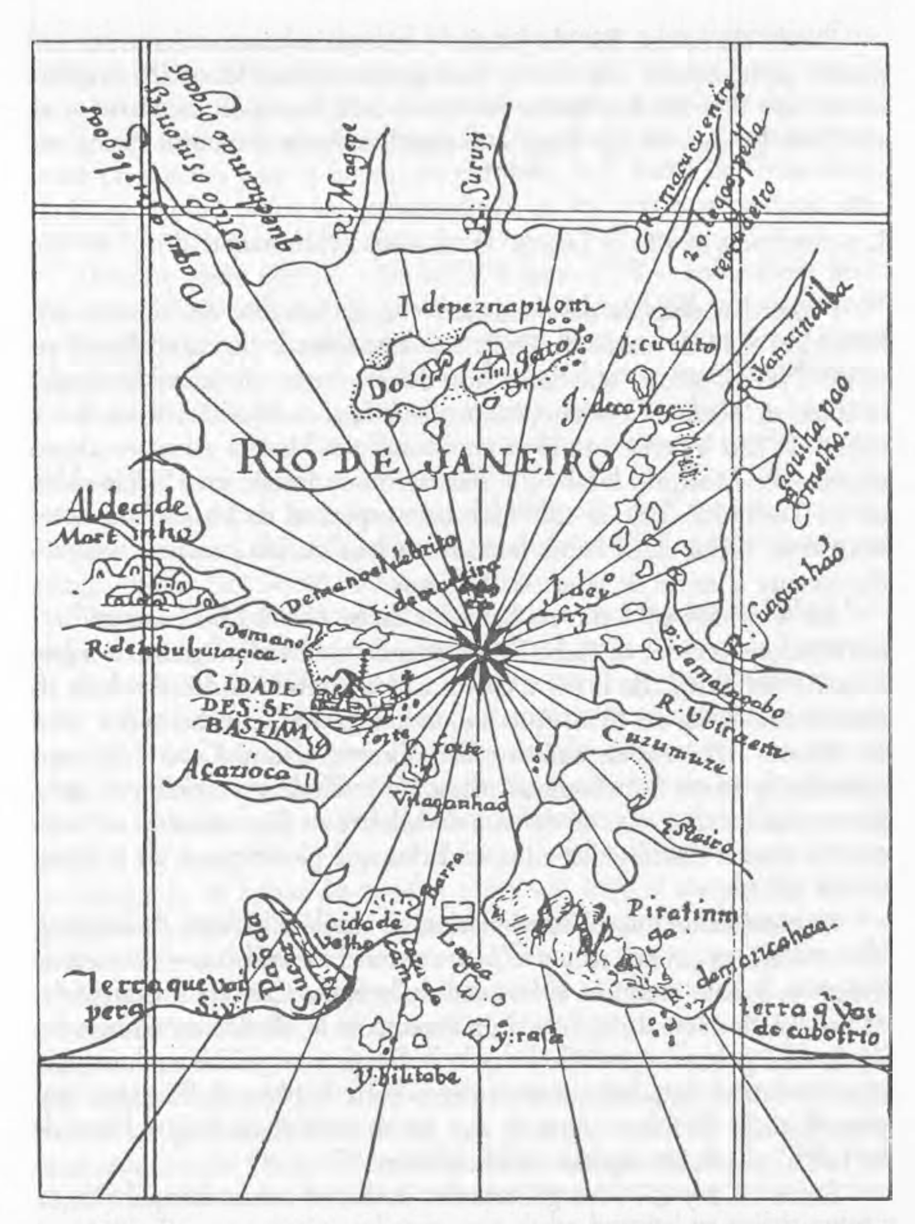


Fig. 8: Mapa de Luís Teixeira (alrededor de 1586). Biblioteca da Ajuda (Lisboa). Muestra el sitio de la primera fundación (*cidade velha)* y la fundación definitiva (*cidade de S. Sebastiam).*

Desde esa época, Río de Janeiro y su región pasaron a ser una capitanía perteneciente a la corona portuguesa, destacándose de la capitanía de São Vicente. Sus límites fueron al norte la región de Macáe, y al sur Ubatuba (hoy en São Paulo), contándose hacia el interior 75 leguas.

Los gobiernos de Río de Janeiro en el siglo XVI (1568-1602)[2]

Pocos días después del nombramiento de Salvador de Sá como gobernador, el 15 de marzo de 1568, una concesión de tierras en São Lourenço (Niterói actual) que había sido del proveedor de la real hacienda, Antonio de Marins Coutinho, fue trasladada al cacique Araribóia (bautizado en São Vicente con el mismo nombre —Martim Afonso— de su padrino, el donatorio local). En esas tierras se instaló en 1573 la aldea de los Temiminó, bajo la administración espiritual de los jesuitas; anteriormente, dicha aldea había tenido una localización provisional inmediatamente al norte de la «ciudad nueva».

En el primer gobierno de Salvador de Sá (1568-1571), cuatro barcos franceses venidos de Cabo Frío, trayendo también indígenas de aquella parte del litoral (de la tribu Goytacá) intentaron apoderarse de la aldea de Araribóia, en 1568. Aunque no lo lograron, el gobernador trató de obtener refuerzos de Santos y São Vicente y atacó Cabo Frío, capturando un barco francés cuyas piezas de artillería y munición se agregaron a las instalaciones de defensa de la barra de Río, mientras las mercancías fueron distribuidas a los soldados que participaron en la expedición militar.

Se nombraron nuevos funcionarios, se instaló el colegio de los jesuitas —siendo su primer rector el padre manuel de Nóbrega—, y posiblemente ya existió entonces el hospital de la Santa Casa de Misericordia. El gobernador construyó para sí un ingenio en la isla desde entonces llamada «del gobernador» (Governador). Durante su primera administración, la ciudad empezaba a extenderse hacia la playa de Piaçaba, después llamada de Santa Luzia (y que ya no existe), en la que Mem de Sá había construido algunas fortificaciones.

Entre 1572 y 1574 fue gobernador de Río el comandante de los re-

[2] Resumen cronológico en V. Coaracy, *Memórias da cidade do Rio do Janeiro,* Livraria José Olympio Editora, Río de Janeiro, 1955, pp. 537-544.

fuerzos navales enviados desde Lisboa para atacar a los franceses: Cristóvão de Barros. Fundó un ingenio de propiedad del rey junto a la laguna Sacopenapã, el cual pasó más tarde a particulares (uno de los cuales dio a la laguna su nombre actual: Rodrigo de Freitas). También construyó un ingenio para sí mismo en el fondo de la bahía de Guanabara, en Magé. Como todos los gobernadores de los primeros tiempos, amplió las fortificaciones de la ciudad.

Durante algún tiempo –desde 1574 hasta 1578–, habiéndose decidido dividir a Brasil en dos gobiernos generales, el del sur –con sede en Río de Janeiro y jurisdicción sobre toda la vasta región desde Porto Seguro (actualmente en el estado de Bahía) al norte hasta São Vicente al sur– fue confiado a Antônio de Salema, quien combatió a los franceses e indios de Cabo Frío. Se hicieron muchos esclavos y murieron muchos indios, pero la victoria no fue definitiva. En esa época, Río de Janeiro se destacó por decisión papal del obispado de Salvador, constituyéndose en una prelatura autónoma instalada en 1577, siendo su primer administrador Bartolomeu Simões Pereira.

Volviendo el gobierno general a unificarse en Salvador de Bahía, Salvador Correia de Sá ocupó de nuevo el gobierno de Río de Janeiro y su capitanía (1578-1598). En su administración anterior, él había empezado a sustituir en 1569, en la «ciudad nueva», la pobre iglesia de tapia construida por Mem de Sá por otra de piedra y cal: concluida la obra en 1583, los restos mortales de Estácio de Sá, que se habían sepultado en la «ciudad vieja», fueron trasladados solemnemente a la nueva iglesia matriz de Río. En ese período fueron al interior del continente expediciones en búsqueda de minas de metales preciosos, bajo el mando del mismo gobernador y sus dos hijos. Se establecieron en la ciudad entonces los benedictinos –quienes recibieron en 1590 unas tierras que habían sido de Manuel de Brito, incluyendo el morro de São Bento, en el que sería construido más tarde su monasterio–, franciscanos y carmelitas. Creen algunos que el hospital y la hermandad de la Santa Casa de Misericordia hayan sido creados en 1582, por iniciativa del padre Anchieta, debido a las enfermedades sufridas por muchos marineros de la expedición española de Diego Flores Valdez (recuérdese que desde 1580 Portugal y España tenían un único monarca, situación que se prolongó hasta 1640). Parece ser, sin embargo, que dicho hospital ya existía antes y fue solamente ampliado en 1582. Salvador de Sá hizo nuevas donaciones de tierras a los jesuitas en su segunda administración.

En 1581, tres naves francesas intentaron atacar Río de Janeiro durante la ausencia del gobernador y los hombres adultos en una espedición al interior del continente. No desembarcaron, sin embargo, gracias a un ardid de la esposa del gobernador, Inés de Sousa, quien puso a los viejos, mujeres y niños en los bastiones y en las playas como si fueran soldados.

En 1599, bajo el último gobernador del siglo XVI, Francisco de Mendonça e Vasconcelos, hubo un intento holandés de ataque a la ciudad, comandado por Olivier van Noort; peor se frustró por la acción de los cañones del fuerte de Nuestra Señora de la Guía, en la entrada de la barra de la bahía de Guanabara.

Río de Janeiro en el siglo XVI

Construido sobre un cerro, Río no tardó en ganar a las llanuras pantanosas y playas vecinas por laderas que dieron origen a calles en las tierras bajas próximas. La primera de tales laderas fue la de la Misericordia, que bajaba a la playa de Piaçaba y al hospital de la Santa Casa; dio origen a la calle de la Misericordia y a la continuación de ésta: la calle Direita (hoy Primeiro de Março), la que iba hasta el cerro de São Bento, después de pasar por la «vega (*várzea)* de la ciudad» (hoy plaza Quinze de Novembro) y la «playa de Manuel de Brito». Era principalmente hacia la playa de Piaçaba hacia donde iban entonces las embarcaciones, en especial los barcos de pesca. Allí se construyó el fuerte de São Tiago, en la punta de Calabouço. Otra ladera iba hacia las zonas rurales del sur y del oeste: la de Poço do Porterio, origen en el llano de la calle de Ajuda. Una tercera ladera fue la de Cotovelo, que dio comienzo a la calle São José, perpendicular a la calle Direita.

El gobernador Antonio de Salema mandó construir un puente sobre el río Carioca para una mejor comunicación por tierra con la zona rural de la ciudad: Botafogo, laguna Rodrigo de Freitas, Jacarepaguá, Gávea, São Cristóvão, Engenho Velho, Tijuca. La producción agrícola, la pesca, la caza, la explotación de las ballenas, la recolección marina y vegetal hacían fácil la subsistencia en la ciudad en los primeros tiempos. El jesuita Fernão Cardim, en su visita a Río, encontró en 1585 que eran baratos los alimentos. El pescado se consumía fresco o seco. Se fabricaba aceite de pescado y de ballena para la iluminación doméstica (se ca-

recía completamente entonces de una iluminación pública). En las primeras décadas fueron introducidos bueyes, caballos, cerdos y gallinas. Los cultivos principales eran en esa época el maíz, la caña de azúcar, el algodón, la uva y árboles frutales diversos.

Son dos las descripciones principales de la ciudad, en 1584 y 1585: las de los jesuitas José de Anchieta y Fernão Cardim[3].

Ambos autores ofrecen multitud de detalles sobre el colegio de los jesuitas, que les interesaba en particular. Estaba dicho colegio en el morro que vino a llamarse de Castelo; en él se construía en aquellos años un segundo edificio de piedra y cal, en el que ya estaban listas trece celdas forradas de madera de cedro; la iglesia, sin embargo, hecha de tapia, era pequeña y parecía vieja. En la cercanía inmediata del colegio había muchos árboles frutales y un estanque, además de una fuente de agua salobre. Estudiaban en él gramática diez a doce niños «y algunos de la casa»; aprendían a leer y escribir otros treinta, hijos de portugueses. Los jesuitas residentes eran diez padres y catorce hermanos, o tal vez unos pocos más. Del colegio dependían dos aldeas de indios al otro lado de la bahía de Guanabara, en lo que hoy es Niterói, en las que habría 3.000 indios; y dos haciendas con más de cien esclavos negros y numerosos indios con sus mujeres y niños. En las haciendas había también algunos artesanos[4].

Sobre la ciudad misma dicen ambos autores que eran 150 los vecinos portugueses, y muchos los esclavos «de la tierra» (indios). Por otras fuentes se sabe que las mujeres blancas eran al principio muy pocas: algunos de los portugueses se casaron con indias. Baltazar Fernandes, nombrado escribano y notario por Mem de Sá, es uno de los primeros habitantes de Río mencionados como un padre de familia, con una esposa europea e hijos.

La ciudad, tan pequeña todavía, poseía ya sin embargo, al terminar el

[3] J. de Anchieta, *Cartas, informações, fragmentos históricos e sermões*, Academia Brasileira de Letras, Río de Janeiro, 1933, pp. 419-428; para el texto de F. Cardim, ver F. Trotta, *op. cit.*, pp. 87-92.

[4] Ver, acerca de los indios y del trabajo indígena, S. M. N. Neme, *A utilização da mão-de-obra indígena na região do Rio de Janeiro na segunda metade do século* XVI, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1985 (tesis de Maestría); J. N. de S. e Silva, «Memória histórica e documentada das aldeias de índios da Província do Rio de Janeiro», *Revista do Institute Histórico e Geográfico do Brasil*, 14 y 15 (1852), pp. 71-271 y 273-532.

siglo, diversas iglesias y capillas, y fortificaciones numerosas, tanto en el cerro como en su parte baja.

El padre Cardim describe una de las primeras fiestas de la ciudad: la batalla naval simulada que se hacía en la bahía de Guanabara todos los años el 20 de enero (fiesta de San Sebastián). En el año en que la vio –1585– la ocasión fue especial, puesto que el mismo jesuita había transportado a Río una reliquia de San Sebastián, muy visitada en el barco desde su llegada, el 20 de diciembre de 1584. Al llegar la fecha del santo, la fiesta empezó con tiros de arcabuces que dieron el gobernador y otros portugueses, los cuales se dirigieron a la playa con música (tambores y pífaros) y banderas. La reliquia se instaló en un barco con altar, cercado luego por unas veinte canoas donde iban portugueses e indios (incluso Martim Afonso o Araribóia). Se hizo a la batalla simulada, durante la cual los fuertes intervinieron con tiros festivos de cañón. En seguida, en tierra, una procesión condujo a la reliquia hasta un altar delante de la iglesia de la Misericordia, en la ciudad baja. En un teatro al aire libre en la cercanía de esa iglesia se hizo una representación del martirio de San Sebastián, la reliquia fue besada por los habitantes de la ciudad, hubo un sermón del padre Cardim, una danza de niños indios y por fin la reliquia se colocó en la iglesia. Se sabe que en ese mismo teatro al aire libre en otras ocasiones se representaron misterios cuyo autor era el padre Anchieta.

Examinando en su conjunto los datos de diversos documentos, Río se diseña como una aglomeración muy pequeña, dedicada: al servicio del Estado (burócratas, militares, religiosos); a la agricultura, a la ganadería y a la pesca; con pocos artesanos –Anchieta se quejaba, en 1584, de la escasez de «oficiales» que supieran construir con piedra y cal– y un comercio incipiente: había un primer mercado en la parte baja de la ciudad, y se menciona la venta de pescado como actividad regular. La única manufactura importante era la de ladrillos (inaugurada por los franceses), fabricada en varios sitios. Muchos habitantes de la ciudad baja iban en canoas de las puertas de sus casas a sus propiedades rurales.

Mencionemos, para terminar, una fuente preciosa: el mapa dibujado en 1579 por Jacques de Vaulx, natural de la Normandía, titulado «Le vraie pourtraict de Geneure et du Cap Frie» –o sea, retrato verdadero de (Río de) Janeiro y de Cabo Frío–. Se notan, a veces en forma de dibujos, otras veces en anotaciones del autor: ingenios de azúcar en la isla de Governador, en São Cristóvão (donde había una hacienda de los je-

suitas) y en la playa de Botafogo; el caserío en el Castelo; una fábrica de ladrillos en la playa de Flamengo. Las *tabas* de los indios parecen menos numerosas que en la época de los franceses. Se ve que la aldea provisional de los Temiminó, a la derecha de la «ciudad nueva» en el mapa, seguía estando ocupada (aunque por otros indios, ya que los temininó desde 1573 estaban en su aldea de São Lurenço, en lo que es ahora Niterói, la que también está representada en el mapa de De Vaulx, inmediatamente al frente de la aldea anterior). Las anotaciones del autor llaman la atención para la abundancia de pescado en el litoral[5].

Las informaciones disponibles acerca de Río de Janeiro en las últimas décadas del siglo XVI, no muy numerosas, permiten constatar, de todos modos, tratarse entonces de un pequeñísimo núcleo creado como centro de actividades militares (en esa época, sobre todo en contra de los franceses), de exploración y conocimiento del interior, de control de los indios; y, cada vez más, de faenas de pesca y agropecuarias. Las descripciones del colegio de los jesuitas –situado en el cerro central de la ciudad– muestran, por otra parte, la presencia en Río, desde un principio, de uno de los rasgos más generales de las ciudades coloniales brasileñas: la interpretación de lo urbano y de lo rural. En la misma ciudad había huertas, árboles frutales y otros espacios rurales; y esto duró mucho tiempo (todavía a mediados del siglo XVIII, las rozas de los esclavos de los jesuitas seguían estando localizadas en el cerro, cerca del colegio).

Cuando el padre Cardim habla de los precios de los alimentos, conviene reflexionar sobre las características peculiares de un mercado interno colonial como el que empezaba a crearse en Río de Janeiro. Además de existir una estratificación social en ese mercado, entre los que tenían la posibilidad de acceso a alimentos y otros productos europeos importados y los que se limitaban a las producciones de la tierra (en materia de alimentación, sobre todo la harina de mandioca y el pescado), muchas de las personas con mejor nivel de recursos escapaban en gran medida al mercado local: por una parte, compraban mercancías europeas venidas en los barcos que cruzaban el Atlántico; por otra parte, en su calidad de dueños de esclavos y tierras, producían su propia provisión de artículos del país.

En la medida en que la estratificación mencionada separa una pe-

[5] Ver A. Teixeira Filho, *Roteiro cartográfico da baía da Guanabara e cidade do Rio de Janeiro. Séculos XVI e XVII*, Livraria São José, Río de Janeiro, 1975, p. 50.



Fig. 9: Mapa de Jacques de Vaulx (1579). Bibliothèque Nationale (París). *Revista marítima brasileira,* LXXXVII, 1967, p. 106.

queña minoría de privilegiados –había sólo 150 portugueses entonces– de la inmensa mayoría no privilegiada (en aquella época, los esclavos indios, muy numerosos, aunque su número no sea conocido; los esclavos africanos en cantidad creciente, asimismo, los indios y mestizos libres), se trataba de algo que empezó a tener consecuencias importantes desde el siglo XVII, cuando empezaron las crisis en el suministro de alimentos a las ciudades del litoral de Brasil. Tales crisis afectaron preferentemente a las personas menos privilegiadas, que no tenían los recursos que les permitieran el consumo de lo que venía de Europa, ni tampoco poseían tierras y esclavos –para no mencionar a los esclavos mismos, desde luego–. Aunque la pequeñez de la ciudad en el siglo XVI hacía fácil la solución de la cuestión de cómo alimentar a sus habitantes, no caben muchas dudas de que el tipo de sociedad que desde entonces se estaba constituyendo, con sus contrastes sociales tan marcados, ya preparaba algunos de los problemas urbanos de los demás siglos coloniales[6].

[6] M. Y. L. Linhares, *História do abastecimiento. Uma problemática em questão (1530-1918)*, Edições Binagri, Brasilia, 1979, parte III.

ANEXO DOCUMENTAL

Carta del padre José Anchieta

Al Padre Diogo Mirão, desde Bahía, el 9 de julio de 1565.

Desde São Vicente se escribió ampliamente lo que le pasó a la armada que desde la ciudad del Salvador fue a poblar a Río de Janeiro este año pasado de 1564; partió al final del año de 1563 [en el original 1564]; ahora daré cuenta de lo más que ocurrió.

Después de pasarse mucho tiempo reformando a la armada en cuanto cuerdas, amarras y otras cosas necesarias, esperando por los paganos Tupiniquim con los cuales se hicieron paces, yendo en barco dos veces a llamarlos a sus pueblos para dar ayuda en contra de los Tamoyo de Río, los que, prometiendo venir, no han venido sino muy tarde y pocos, y volvieron luego desde São Vicente, no queriendo con los nuestros venir a Río, la que fue la causa principal de mucho atraso sufrido por la armada en São Vicente; y, finalmente, después de ocurrir muchas disputas, tanto de los pueblos de São Vicente como de los capitanes y gente de la armada, a los que les parecía imposible poblarse a Río de Janeiro con tan poca gente y víveres, el capitán mayor Estácio de Sá y el Oidor General Brás Fragoso, los que resistieron siempre a todos estos embates y disputas, determinaron que se quedase el oidor general en São Vicente haciendo que se reparasen el galeón y la nao francesa, los que se hallaban comidos de gusanos, y no estaban en estado de poder navegar, y después vendría con socorro a Río; y que el capitán mayor se fuese en seguida en su nao capitana y algunos barcos pequeños y canoas, a empezar el poblamiento.

El capitán mayor partió solo en su nao el 22 de enero de 1565, y el mismo día llegó a la isla de San Sebastián, la que está a 12 o 13 leguas de São Vicente, donde estuvo esperando por los barcos pequeños que se quedaron aprontando, los cuales partieron de Bertioga el 27 del mes y el día siugiente vinieron a juntarse con la nao capitana. Los barcos pequeños eran solamente cinco, y tres de ellos de remos; y con ellos vinieron ocho canoas, las que traían a los mestizos de São Vicente, con

algunos indios de Espíritu Santo, quienes el año pasado se habían ido con el capitán mayor y algunos otros de São Vicente, de nuestros discípulos cristianos de Piratininga; así que toda la gente, de los barcos y de las canoas, podría llegar a 200 hombres, lo que era bastante poco pada poderse poblar a Río. A esto se venía agregar la insuficiencia de los víveres que traían, que se decía podrían alcanzar para dos o tres meses. Así y todo, llegamos a la isla de San Sebastián, donde ya estaba el capitán mayor, y allí celebramos la misa y alguna gente se confesó y comulgó; y como generalmente venían con gran alegría y fervor, confiando en que con aquella poca fuerza y poder que traían habrían de poblar, ayudados ,por el brazo divino, y en que no les habría de faltar el alimento en esta isla, el capitán mayor ordenó que los barcos de remos acompañaran a las canoas que de allí en adelante ya penetraban en la tierra de los Tamoyo y era necesario que cada día se detuvieran en tierra en algunas islas; y, para que nivieran más seguras, mandó poner gente en su canoa, que venía detrás de un barco, dando sus esclavos para que remasen con algunos mestizos; y Nuestro Señor le concedió tan buen tiempo, que siempre los barcos de remos llegaban a detenerse donde estaban las canoas, hasta entrar a Ilha Grande, donde se quedaron muchos días esperando por la nao capitana, la que tuvo muchos vientos contrarios, hasta que ya no pudo usar sus velas como los barcos pequeños, y tuvo que detenerse en una isla con la verga del trinquete rota y el árbol grande hendido.

Los mestixos e indios, cansados de esperar tanto tiempo por la nao capitana y forzados por el hambre, puesto que ya casi no tenían víveres, decidieron ir a buscar comida a una aldea de los Tamoyo, situada a dos o tres leguas de allá; y los ayudó Cristo Nuestro Señor a que llegaran a la aldea y la quemaran, matando a un enemigo y tomando vivo a un niño; los demás se ocultaron todos en las breñas. Alegres con esta victoria, se mudaron todos al otro puerto de la misma Ilha Grande, donde tenían gran abundancia de carne y pescado, es decir, monos, roedores, caza de los bosques. Allá celebramos también la misa con frecuencia y mucha gente se confesó y comulgó, preparándose para la guerra que según esperaban tendrían en Río de Janeiro. Sin embargo, aunque nos esforzamos mucho, y también los capitanes de los barcos, no pudimos convencer a los indios a esperar por el capitán mayor, como éste había ordenado. Apartándose de los barcos, se fueron para adentro de una isla llamada Marambaia, por entre aldeas de los Tamoyo, en el camino de Río de Janeiro; y como eran pocos y corrían gran peligro, pareció bien que los mestizos los siguiesen, y que esperasen todos juntos por los barcos en unas islas que están una legua fuera de la boca del río, a las que llegaron sin ningún encuentro con los Tamoyo u otro peligro.

Los barcos se quedaron esperando por la nao capitana cinco o seis días; pero por fin, como les pareció que habría pasado en alto mar, y temiendo el peligro que corrían las canoas, partieron por la boca de la isla. Vieron entonces la nao capitana, que había entrado aquella noche. Así, todos juntos, con mucha alegría, comenzaron con viento próspero a percibir a las islas donde esperaban las canoas. Pero no quiso Nuestro Señor que llegaran aquel día; por el contrario, acalmando el vien-

to, y viniendo después otro contrario, además de las grandes corrientes de las aguas, se fue la nao capitana a Ilha Grande. En el camino corrió gran peligro de perderse, al estar amarrada en una bajamar. Los barcos siguieron con mucho trabajo, a veces usando las velas, a veces los remos, durante dos o tres días, para alcanzar a las islas y llegar a las canoas; las que, como adivinaban correctamente, serían enemigas, o habrían vuelto a São Vicente o casi, lo que de hecho pasaba, puesto que, después de seis o siete días que esperaban, les faltaban ya los víveres: comían sólo palmitos y pescado y tenían poca agua para beber. Estaban todos debilitados y algunos enfermos, acostados. No teniendo ya esperanza de que los barcos llegaran pronto, decidieron partir cada uno hacia su tierra, o sea: los indios del Espíritu Santo con tres canoas a la suya; y los mestizos con los Tupiniquim a São Vicente. Y, habiendo ya decidido cumplir con lo que habían determinado, vieron a uno de los barcos, que ya venían cerca de las islas gracias a la fuerza de los brazos y remos. Con dicha visión se alegraron, y esperaron algunos días más, hasta que llegaron cuatro barcos el 27 de febrero. Pero en aquellas islas no había sino poca agua, la gente era mucha, y era grande la sequía: se terminó el agua y no les quedaba para beber ni por un solo día. Mas el Señor, quien había tomado tal obra a su cargo, mandó tanta lluvia al llegar allí los barcos que el pozo se llenó, y bastó el agua a todos mientras estuvieron allá. Y, mostrando el cuidado particular que tenía por nosotros, permitió que la nao capitana, con otro barco que había llegado, no viniese pronto, como todos deseábamos. De ahí nació que no solamente los indios y mestizos volviesen a amotinarse, sino también algunos de los capitanes de los barcos, queriendo penetrar en el río en contra de la orden que había dado el capitán mayor. Los indios sobre todo se quejaban de no tener qué comer; y de que, en el interior del río, combatiendo como esperaban a los Tamoyo, sufrirían menos con el hambre, puesto que comenzarían a cultivar y cercar el sitio donde se había decidido fundar el pueblo.

Fue mucho el trabajo para aclamarlos, ya que en verdad el puerto donde estábamos era muy peligroso; los barcos no tenían pez, y hacían tanta agua que era necesario agotarlos durante gran parte del día; los indios no tenían qué comer, y los portugueses no tenían víveres que pudieran darles, puesto que había casi un mes que andaban todos débiles, y muchos de ellos enfermos. Finalmente, decidieron los indios no esperar sino un día: si no llegara la nao capitana, penetrarían en el río o se irían a sus tierras; lo que fue causa de gran desconsolación. En esta dificultad acudió la Divina Providencia, pues aquel mismo día avistamos tres barcos que llegaban de Bahía con víveres, que era de lo que la armada tenía mayor necesidad. Y el día siguiente llegó la nao capitana y otro barco; así, todos juntos, en una misma marea, entramos con gran alegría por la boca de Río de Janeiro, empezando ya los hombres a tener mayor fe y confianza en Dios, que en tal situación atendiera a sus necesidades.

El día siguiente, que fue el último de febrero o el primero de marzo, comenzaron ya a limpiar la tierra de malezas con gran fervor y cortar madera para la cerca, sin ocuparse de los Tamoyo ni de los franceses, sino como quienes entraban a

su tierra. El capitán mayor se fue a dormir a tierra, animando a los demás a que hicieran lo mismo. Cada uno se ocupaba en hacer lo que él le ordenaba, es decir: cortar madera, y trasportarla a espaldas, como también tierra, piedra y otras cosas necesarias a la cerca, sin haber nadie que rehusara. Desde el capitán mayor hasta el más pequeño, todos andaban a ocuparse en trabajos semejantes. En aquel sitio no había sino una laguna de agua poca y mala. Pero el día que entramos llovió tanto que se llenó, y brotaron fuentes en algunas partes, de las que bebió todo el ejército en abundancia, y alcanzó hasta que se halló agua buena en un pozo que pronto se hizo. Al poderse beber esta agua, la laguna se secó del todo; además, se halló una pequeña fuente en una roca, muy buena, con lo que todos se alegraron mucho. Al verse tan particularmente favorecidos por la Divina Providencia, se volvieron más firmes en el propósito de llevar aquella obra a cabo.

Los Tamoyo comenzaron pronto a acechar por tierra y por mar. Pero los nuestros sólo se ocupaban de cercarse y fortificarse, pareciéndoles que no hacían poco en defenderse en el interior de la cerca. Mas Nuestro Señor, no queriendo que se contentaran con esto, permitió que el 6 de marzo viniesen cuatro canoas de los Tamoyo; y que, al acecho junto a la cerca, tomaran a un indio y se lo llevaran. Iban ya lejos con su presa cuando los nuestros echaron al mar sus canoas, persiguieron a los enemigos e hicieron con que bajaran a tierra y huyeran por los matorrales, abandonando a sus canoas, arcos, flechas, espadas y lo demás que en ellas tenían, y al indio, pues no habían tenido tiempo suficiente como para matarlo. Los nuestros los persiguieron por los matorrales por mucho tiempo; no pudiendo alcanzarlos, volvieron trayéndose a sus canoas y armas que habían dejado. Fue un gran triunfo que hizo que los nuestros se animasen, y los Tamoyo se debilitasen y temiesen: de ahí en adelante no osaban mostrarse sino de lejos, y sólo en muchas canoas.

El 10 de marzo avistamos una nao francesa que estaba a una legua y media del pueblo, dentro del río; y el otro día el capitán mayor la atacó con cuatro barcos, dejando en la cerca a la gente que le parecía necesaria, ya que todavía no estaba lista. Estando ya junto de ella, y empezando ya a disparar de su lado y del otro, los Tamoyo, quienes habían planeado aquel acecho, salieron de detrás de una punta de tierra en cuarenta y ocho canoas llenas de gente, y se lanzaron contra la cerca con gran arrebatamiento, no habiendo en ella todavía algún baluarte o algún abrigo donde la gente pudiera refugiarse. Nuestro Señor nos ayudó, y así, aunque anduvieron a descubierto y llovieron flechas sobre ellos, no los hirieron; por el contrario, fueron ellos quienes mataron a algunos de los enemigos e hirieron a otros muchos: y no contentos con esto, les dieron combate fuera de la cerca, haciéndolos huir y embarcar en sus canoas en desorden. Esta victoria se completó con el hecho de que la nao francesa se entregó sin combate a los nuestros. Pasó así: el capitán mayor, percibiendo a las cuarenta y ocho canoas en la vecindad de la cerca, se puso en un barco de remos para darle ayuda, ordenando a los capitanes de los otros barcos que quedaran vigilando la nao hasta que, en la mañana, él volviese o enviase órdenes. Aquella noche, un pariente de los franceses, quien estaba en uno de los barcos, les habló, diciéndoles que cediesen sin combate. Los franceses dijeron que

lo harían por misericordia por él, y demostraron estar aliviados: declararon ser unos pobres mercaderes ganando a su vida, y que ya se iban de vuelta, llevando a Francia algunos de los franceses que estaban en tierra; y que, si los dejaran irse, los demás que se quedaban en tierra confiarían en ellos. Los franceses habían hecho una reguera en tierra, y tenían consigo treinta canoas de los Tamoyo para vaciar a su nao; además, si se viesen en apuro, podrían quemarla con dos barriles de pólvora que estaban abiertos en la cubierta superior del buque, con sus mechas, yendo ellos a tierra. El año pasado se hizo el error de tomar a otra nao y dejar a más franceses en tierra. Para que el último error no fuera peor que el primero, les pareció bien a los capitanes, ya que era peligroso tardar enviando un mensaje al capitán mayor, darles seguridad y prometerles que convencerían al capitán mayor a que lo confirmase y aceptase: con eso se entregaron y vinieron. Los Tamoyo se sorprendieron de que confiasen en los portugueses. Pero los franceses, ya embarcados en la nao para irse de vuelta a Francia con los suyos, temiendo que no cumplieran lo que prometían y viendo llegar nuestros barcos a la nao, se echaron al mar y nadaron hacia tierra; lo vieron los nuestros sin perseguirles.

El capitán mayor y los demás vieron a esto como una gran merced del Señor en el gran camino para desarraigar de Río de Janeiro los luteranos que allí quedan, que serán hasta treinta hombres, viviendo en diversas aldeas, todos ellos hombres bajos, que viven con los indios salvajes. Él ordenó que se cumpliera lo que habían prometido sus capitanes, aunque lo discutieron algunos hombres que miran más a sus propios intereses que al bien común; pero la mayoría siendo de parecer que los debía dejar en paz, y que así se haría mayor servicio a Dios y a Su Majestad, siendo camino para más fácilmente poblar y sostener a Río de Janeiro. Así, les dio licencia para que se fuesen, tomándoles la pólvora y la artillería que era necesaria para la cerca, dejando ellos escrito que los suyos debían confiar en nosotros y salir de entre los salvajes, entregándose a nosotros, y contándoles el buen tratamiento que de los nuestros habían recibido. Los de aquella nao eran católicos, según las eeñales que traían, es decir, plegarias a Nuestra Señora, rosarios y cruces. Por ello es de creerse les hizo el Señor esta misericordia, para que no se quedasen en tierra con los demás, dando a los nuestros grandísima opresión y favoreciendo a los Tamoyo. El capitán mayor, en la época de mi partida de allá, me ordenó hablarles a los franceses, llevándoles la seguridad real de Su Majestad y la carta de sus parientes, para apartarlos del medio de los Tamoyo, con la finalidad de que éstos no dominen a los indios, cuya fuerza es insuficiente en la costa de Brasil si no llega socorro de Su Majestad como todos esperan.

Antes que partiera la nao francesa, los Tamoyo hicieron nuevo acecho con veintisiete canoas: la nao les disparó muchos y buenos tiros, lo que también será útil para que tengan poca fe y amor a los franceses y más fácilmente hagan las paces con los portugueses, favoreciendo así a este Reino y quedando Río en buen estado. Las canoas traían nueve o diez indios. Con ellos pelearon los nuestros, hiriendo a personas de seis aldeas, que salieron a defenderlos; algunos de los nuestros los persiguieron, hubo una dura lucha, y resultaron heridos diez o doce de los nues-

tros, algunos de flechazos muy peligrosos, pero que por misericordia de Dios se curaron fácilmente. De los enemigos muchos resultaron heridos: los nuestros los vieron ser arrastrados por la playa yembarcados en canoas, y los persiguieron por mar y por tierra hasta casi sus aldeas. Tomándoles una canoa, volvieron victoriosos; ¡gloria al Señor!

El último día de marzo partí de Río de Janeiro hacia esta ciudad, en virtud de la santa obediencia, con un hombre de la capitanía de Ilhéus, cuyo nombre es João de Andrade, quien había sido llamado desde São Vicente por el capitán mayor y enviado a buscar víveres a estas capitanías. Por su buena industria y diligencia, volvió, como dije, el mismo día y marea que la armada llegó de São Vicente. En el camino, rescató en Cabo Frío a cinco hombres blancos, prisioneros de los Tamoyo, los que se habían perdido de un barco en que João de Andrade había sido enviado en otra ocasión a buscar víveres. Después de estar en Río todo este tiempo, participando en los combates de que he hablado, el capitán mayor, confiando en él por su diligencia, lo envió de nuevo a negociar más víveres, cuya falta es su dificultad principal.

Al partir yo, habían hecho muchos cultivos alrededor de la cerca, plantando legumbres y raíces; y habían decidido ir a algunas plantaciones de los Tamoyo a buscar alguna mandioca para comer, y asimismo ramas de esa planta para el cultivo. Habían construido ya un baluarte muy fuerte de tapia de mortero, con mucha artillería adentro, y con cuatro o cinco torrecillas de madera y tapia, todas cubiertas con tejas traídas de São Vicente; y se construían otras torrecillas y otros baluartes. Indios y mestizos hacían ya sus casas de madera y barro, cubiertas con hojas de palmeras hechas y cortadas con regueras y tejas, lo que es una gran defensa contra el fuego. Los Tamoyo se reunían para un gran ataque a la cerca. En el interior del río estaban ya ochenta canoas, y me parece que llegarían a unas doscientas, puesto que de toda la tierra habían de ir a la isla. Se decía que harían grandes mantas de madera para su defensa en contra de la artillería, y para tratar de derrumbar a la cerca. Pero los nuestros tenían gran deseo de que llegara la hora del combate: deseaban y esperaban hacer grandes cosas por el honor de Dios y de su rey, y para echar de aquella tierra a los calvinistas, abriendo alguna puerta para que la palabra de Dios llegara a los Tamoyo. Vivián todos con mucha paz y armonía. Con ellos se quedó el Padre Gonçalo de Oliveira, quien diariamente celebraba la misa, confesaba y comulgaba a muchos para gloria del Señor.

El mayor inconveniente que había allá, además del hambre, es que allá están muchos hombres de todas las capitanías hace más de un año. Desean volver a sus casas (como es de razón); si no dejan que se vayan, perderán a sus posesiones, pero si dejan, el pueblo quedará sin defensa. Así que hay grandes peligros y trabajos. No fuese el capitán mayor afable y amigo de Dios, el que nunca descansa de noche y de día, acudiendo a unos y otros y siendo el primero en los trabajos, y no fuese el hecho de que todos tienen una grande y segura confianza en que Su Majestad proveerá a lo necesario al saber que ya empezó la ocupación de Río de Janeiro, habría gran temor en tierras tan remotas. Pero si no se lleva a cabo ahora

esta obra, si se la abandona, tarde o nunca volverá a emprenderse. No fuese lo mencionado, creo que muchos habrían ya cedido y desesperado, *maxime* al recibir noticias que dieron aquellos hombres que salieron del cautiverio de los Tamoyo: ellos supieron de una nao francesa, en Cabo Frío, que el sobrino de Villegaignon, excapitán de la antigua fortáleza, se preparaba a venir a Río de Janeiro y a São Vicente con una gran armada. La cerca ya hecha no pasa de un comienzo para tomar posesión de la tierra: no es posible ampliarla o salir de ella sin ayuda de Su Majestad, a quien Vuestra Reverendísima debe recordar e incitar a que provea pronto. Aunque es una cosa pequeña lo que está hecho, es algo mayor y bastante llamarse ciudad de San Sebastián, para ser favorecida por el Seór y los méritos del mártir glorioso, y para recibir ayuda de Su Majestad, quien le tiene tanta devoción y obligación. Ésta es una breve información acerca de Río de Janeiro. Me queda pedir a Vuestra Reverendísima rezar por nosotros, rezar mucho a Nuestro Señor, que se acuerde muy particularmente de los que viven y vivirán en el futuro en aquel nuevo pueblo, amenazados por tantos peligros, del que se espera nacerán muchos frutos para gloria del Señor y salvación de las almas.

De esta ciudad del Salvador de Bahía de Todos los Santos, el 9 de julio de 1565.–*Minimus Societatis Jesu.*

(Registro de las Cartas de los Jesuitas-Librería de la Casa de São Roque.)

PARTE SEGUNDA

LA CIUDAD COLONIAL (1600-1808)

esta obra, si se la abandona, tarde o nunca volverá a emprenderse. No fuera lo remediado, creo que muchos habrían ya cedido y desesperado, mayormente al recibir noticias que dieron aquellos hombres que salieron del cautiverio de los Tamoyos: ellos supieron de una nao francesa, en Cabo Frío, que el sobrino de Villegaignon, ex-capitán de la antigua fortaleza, se preparaba a venir a Río de Janeiro y a San Vicente con una gran armada. La cerca ya hecha no pasa de un comienzo para tomar posesión de la tierra; no es posible ampliarla o salir de ella sin ayuda de Su Majestad, a quien Vuestra Reverendísima debe recordar e incitar a que provea pronto. Aunque es una cosa pequeña lo que está hecho, es algo mayor y bastante llamada ciudad de San Sebastián, para ser favorecida por el Señor y los méritos del mártir glorioso, y para recibir ayuda de Su Majestad, quien le tiene tanta devoción y obligación. Ésta es una breve información acerca de Río de Janeiro. Me queda pedir a Vuestra Reverendísima mande por nosotros, rezar mucho a Nuestro Señor, que se acuerde muy particularmente de los que estamos o vivimos en el futuro en aquel mismo pueblo, amenazados por tantos peligros, del que se espera sacar muchos frutos para gloria del Señor y salvación de las almas.

De esta ciudad de San Vicente de la Playa de Todos los Santos a 9 de julio de 1565.—*Manuel [illegible], jesui.*

(Registro de las Cartas de los Jesuitas. Librería de la Casa de São Roque.)

En el siglo XVII el carácter urbano de Río de Janeiro no parece dar lugar a dudas. Pero la ciudad era muy pequeña todavía. Las cifras son casi inexistentes para tal siglo, pero se sabe que en sus primeros años la población de la capitanía de Río de Janeiro era de 3.850 habitantes: 750 portugueses, 100 esclavos africanos y 3.000 indios y mestizos. Si éstos eran los pobladores de toda la capitanía, se ve que su núcleo urbano era necesariamente ínfimo.

Para el siglo XVIII y el inicio del siguiente ya tenemos más datos relativos a la población de la ciudad:

Años	Población
1710	12.000
1749	24.397
1780	38.707
1799	43.476
1803	46.944

Fuente: Francisco Carlos T. da Silva, *A morfologia da escassez*, Niterói, Universidad Federal Flumi nense, 1990 (tesis), p. 117.

En dos siglos, además de crecer mucho, Río de Janeiro pasó por transformaciones diversas. Centro estratégico de la política portuguesa en el sur de Brasil y la región del Río de la Plata desde sus primeros años, la ciudad se convirtió además bastante temprano en un puerto de exportación del azúcar producido alrededor de la bahía de Guanabara. En el siglo XXVIII fue la puerta de salida del oro de Minas Gerais y se

transformó en el puerto de mayor importancia de América portuguesa. Por fin, en 1763 pasó a ser la capital colonial de Brasil, donde vivían los virreyes. A lo largo de esos siglos, la trata de esclavos provocó en la ciudad un verdadero proceso de «africanización».

Tales cambios fueron acompañados por progresos cada vez más visibles en la organización urbana de Río. Pese a todo, al empezar el siglo XIX la ciudad presentaba deficiencias muy grandes. Son, sin embargo, deficiencias casi universales en los centros urbanos de aquella época. Como lo señaló Luiz Edmundo –autor que se complacía en la descripción de la suciedad y sordidez del Río de Janeiro de los virreyes–, Lisboa no era mucho mejor...[1].

[1] L. Edmundo, *O Rio de Janeiro no tempo dos vice-reis,* Conquista, Río de Janeiro, 1956, vol. I, p. 16.

III

RÍO DE JANEIRO EN EL SIGLO XVIII: PUERTO DE GUERRA, PUERTO DEL AZÚCAR

LA CIUDAD EN EL SIGLO XVII

Si el carácter auténticamente urbano de Río de Janeiro en el siglo XVI es bastante dudoso, no hay por qué sostener tales dudas al tratarse del siglo XVII. La rapidez del crecimiento de la población en su parte baja fue tanta que, cuando la visitó el viajero inglés Flecknoe en 1648, la que en el siglo anterior era llamada «ciudad nueva», situada en el cerro de Castelo, se conocía ya como «ciudad antigua», y su caserío estaba ya en buena parte arruinado.

Aunque la matriz y después catedral de San Sebastián seguía estando en el Castelo, e igualmente el colegio de los jesuitas —única escuela de Río—, no era cómodo vivir en un cerro sin agua potable y sin comercio. El agua debía buscarse en el río Carioca, y el comercio se desarrolló enteramente en la ciudad baja.

En la llanura, Río de Janeiro, en el siglo XVII, quedó confinado en un cuadrilátero irregular delimitado por cuatro cerros: a nordeste, junto al mar, el morro de São Bento; a sureste, también junto al mar, el de Castelo; a noroeste, cerca del mar por uno de sus costados, el de Conceição; y a suroeste, aislado por lagunas y pantanos, el de Santo Antonio. En ese cuadrilátero se extendieron las calles principales. Del lado occidental, la ciudad —todavía muy pequeña— no pasaba de la calle de los Ourives (orfebres) y de la «calle de la valla» (actual Uruguaiana) —antes un canal natural que comunicaba a dos lagunas—. Ciertos factores limitaban la expansión hacia el oeste, o sea, hacia el interior de las tierras. En primer término, la presencia de lagunas grandes y profundas: la de Santo Antonio o de la Carioca, donde iban a bañarse los indios, y era

navegable; la de Sentinela, que llegaba hasta los mangles de São Diogo y cuyo nombre deriva de haber existido allí una garita para vigilar a los indios; y la de Boqueirão. Por otra parte, la mayoría de la tierra al oeste pertenecía a los jesuitas, los cuales cobraban un alquiler (*foro)* a quienes quisieran establecerse en sus dominios.

Sea como fuere, la lucha en contra de las lagunas ya empezaba, en especial los intentos para drenar parcialmente la de Santo Antonio, foco de mosquitos y de olores repugnantes. La «calle de la valla» fue abierta en 1641, interrumpiendo la comunicación de esa laguna con la de Sentinela; y en 1646 surgió la «calle del caño» (actual calle Sete de Setembro), cuando la municipalidad le pagó al albañil André Tavares para que construyera una cañería de piedra y cal que condujera una parte de las aguas estancadas de la laguna de Santo Antonio hacia la «vega de la ciudad» o playa del Carmo (actual plaza Quinze de Novembro). Pero de todos modos, más allá de esa laguna y de la «calle de la valla», existían pastos y una curtiduría, y empezaba la zona rural.

El siglo XVII vio también los inicios del acueducto de Río, por iniciativa del cabildo o cámara municipal, en 1673. Las aguas del río Carioca, captadas en la parte alta del valle de Laranejiras, seguían por canalizaciones toscas hechas de tejas que, pasando por varios carros, desembocaban cerca del morro y convento de Santo Antonio. Este sistema fue perfeccionado sólo en el siglo siguiente, aunque algunos autores atribuyen por error aspectos que son del siglo XVIII a la obra en su forma inicial.

Por su pronta adhesión a la nueva dinastía de Braganza, terminada la unión de las monarquías ibéricas en 1640, el rey Juan IV extendió a Río de Janeiro, en 1642, más exactamente a sus ciudadanos ricos e influyentes (los que eran llamados «hombres buenos»), los mismos privilegios que gozaban los de Oporto (fueron considerados hidalgos, liberados de torturas no aplicables a los nobles, autorizados a andar armados todo el tiempo, dispensados de la obligación de alojar a soldados, etcétera); y, en 1647, el mismo monarca otorgó a la ciudad el título de «leal». Distinción de otro tipo fue la creación del obispado local, cuando Salvador de Bahía se volvió un arzobispado en 1676: Sebastião Brito ejerció como administrador de la catedral de San Sebastián (en el Castelo) hasta la instalación solemne, en 1682, del primer obispo, José de Barros e Alarcão. Desde 1663, Río contó con un servicio de correo.

Aun antes de tales avances institucionales y privilegios, las preocu-

paciones de reglamentación urbana resultaban claras en las decisiones del cabildo o cámara municipal de Río. Así, en 1619, el ayuntamiento prohibió que los restos de las ballenas cazadas en la Guanabara fueran dejados en la misma bahía, debido al mal olor, debiendo tirarse al océano, fuera de la barra; y en 1625 estableció las primeras obligaciones y reglas que deberían respetar los que construyeran sus casas en la ciudad baja, para preservar el trazado de las calles. La cámara municipal planeó desde el gobierno de Afonso de Alburquerque (1608-1614) instalarse en la ciudad baja, cerca del Carmo, pero de hecho sólo lo hizo en 1639.

No todo era bueno y adecuado en la pequeña ciudad del siglo XVII. Las calles eran estrechas y sucias; no había canalización de las aguas negras: los esclavos domésticos tiraban al mar, en las playas, los detritos de las casas. Faltaban médicos: los jesuitas trataban a los enfermos, y también lo hacían los boticarios y barberos; los partos dependían de las comadronas. Las epidemias castigaban duramente a la ciudad —viruela en 1650 y 1663; fiebre amarilla en 1694, matando, según se dice, a un 25 por cien de la población, etc.—. Desde 1621 se estableció la cuarentena obligatoria de los recién llegados al puerto en la isla de Villegaignon. Había en Río una leprosería y un único hospital desde el siglo anterior (Santa Casa de Misericordia). No existía la iluminación pública, con excepción de las proximidades de las iglesias. En la noche era preciso andar con una lamparilla o una vela o hacerse acompañar de un esclavo que iluminase así el camino.

Se trataba de todos modos de una verdadera ciudad, con los comienzos de una estratificación social del espacio —los nobles coloniales residiendo en la calle de la Misericordia, el comercio principal localizado en la calle Direita—, con la formación de unos barrios bastante definidos: el que iba del cerro de Castelo al de São Bento; el que se extendía del morro de Santo Antonio hacia la Ajuda (actual Cinelândia) y el cerro de Conceição; en las afueras, desde 1670, el barrio del Valongo y de la Saúde.

Iglesia y colonización anduvieron unidas desde un comienzo. Las órdenes religiosas tenían grandes recursos; además, el gobierno y los particulares rivalizaban en donaciones y otros gestos de piedad cristiana. En estas circunstancias, en el siglo XVII toda la ciudad y sus alrededores se cubrieron de iglesias, capillas y oratorios.

Los franciscanos recibieron en donación, en 1607, el morro de Santo Antonio y las tierras a la vuelta, construyendo en su primera forma

el convento e iglesia de mismo nombre (1608-1617). Aunque en su aspecto actual éste es del siglo XVIII, posee todavía tesoros del XVII (la imagen del *Ecce-Homo* recibida de Portugal en 1678; un *Mapa-mundi* holandés en nueve volúmenes de 1644-1672).

El otro gran convento fue el monasterio de São Bento: la casa de los benedictinos ya existía en el cerro del mismo nombre en 1628. La iglesia fue construida entre 1633 y 1641 (o 1642). También en este caso, el aspecto actual no es el del siglo que ahora nos ocupa, aunque sí lo son el vestíbulo (de 1671) y una magnífica pintura (*El Salvador*) hecha por fray Ricardo del Pilar, muerto en 1700.

También los carmelitas tuvieron su convento y su bella iglesia (1648) en el fondo de la «vega de la ciudad» o playa del Carmo. En el capítulo anterior se mencionó ya al colegio de los jesuitas en el Castelo, con su iglesia de San Ignacio. Y hubo muchísimos otros templos –iglesias o capillas, dentro o fuera de la zona urbana–: la Candelaria (1604), San Cristóbal (1627), Santa Cruz (1628), San José (1633), la Concepción (1634), Irajá (1644), la Gloria (1671), etc. La gente encumbrada era enterrada en las iglesias, reservándose los cementerios (detrás de la Misericordia y en el cerro de Santo Antônio) a los esclavos e indigentes.

A la par de las iglesias, las construcciones más importantes y notables desde el punto de vista arquitectónico eran de carácter militar. Los franceses dejaron de ser un problema después de 1615, pero el siglo estuvo marcado por la amenaza holandesa, con ocasión de las guerras europeas y coloniales de España y Portugal en contra de los Países Bajos. Por ello se repararon fortificaciones y se construyeron otras nuevas, en la segunda administración del gobernador Martim Correia de Sá (1623-1632), con recursos de la Real Hacienda, de los jesuitas y de particulares (algunos fueron nombrados comandantes de fuertes que hicieron reconstruir). En esa ocasión, el cerro de Castelo adquirió su nombre («castillo»), con la construcción de una plaza de armas con torreón y depósito de pólvora. Otra vez se temió la posibilidad de un ataque holandés en 1666-1670; lo que, de nuevo, llevó a muchas medidas de fortificación y muchas obras. Una carta del rey ordenó –en 1674– que se repararan los fuertes que guardaban la entrada de la bahía de Guanabara[1].

[1] N. Costa, *O Rio através dos séculos,* Edições O Cruzeiro, Río de Janeiro, 1965, pp. 33-54.



Fig. 10: Mapa holandés de Río de Janeiro, publicado en Amsterdam por Jan Canin (1624). A: Pan de Azúcar; B: fuerte de Santa Cruz; C: fuerte de San Juan; D: fuerte de la playa Vermelha; E: fuerte de la isla de Villegaignon; F: ciudad; G: iglesia de la Candelaria; H: monasterio de San Benito. Gestão Cruls, *Aparência do Rio de Janeiro,* José Olympio Editora, Río de Janeiro, 1965, p. 126.

Las fuentes del siglo XVII mencionan todavía la abundancia de alimentos en Río; mas la unanimidad al respecto desaparece, dejando percibir, desde mediados del siglo, los comienzos de problemas ya difíciles en la alimentación de la ciudad. Los jesuitas hicieron excomulgar en algunas ocasiones a personas pobres que recolectaban mariscos y leña en sus mangles de São Diogo. La insuficiencia de los rebaños en las cercanías de Río con frecuencia hacía faltar la carne, lo que aparece siempre con cierta preminencia en la documentación, por ser un alimento reservado a las personas más ricas.

El pescado, la carne de ballena y sobre todo la harina de mandioca eran los alimentos que, consumidos por casi todos, tenían un carácter más popular. El 16 de marzo de 1688, el gobernador João Furtado de Mendonça se quejaba de la gran carestía de la harina de mandioca. En los ingresos del monasterio de los benedictinos, el pago por la ocupación y uso de tierras de los monjes (*foro)* ya aparece en el siglo XVII, mas sin tener el peso en términos absolutos y porcentuales que tendrá en la centuria siguiente. Pero la tierra ya estaba en parte monopolizada, creándoles problemas a los más pobres[2].

Mencionemos, por fin, la cuestión de los transportes y comunicaciones. El puerto de Río, sin ocupar aún la posición central que iba a adquirir debido a las minas de oro después de 1700, era ya uno de los más importantes de la colonia. Era, en especial, un gran puerto militar y un centro de construcción naval, y exportaba buena cantidad de azúcar. En la ciudad misma, muy pequeña, los transportes eran sencillos: la *cadeirinha* —llamada *serpentina* cuando era de lujo— no pasaba de una silla cubierta, cargada por dos esclavos. Fue, desde 1639, un medio de transporte reservado a los hombres del gobierno, generalizándose después lentamente. Antes se usó una hamaca que colgaba de un bambú, también cargada por dos esclavos. Cuando se viajaba fuera de la ciudad, se prefería siempre que resultara posible el uso de barcos y canoas —que también eran el medio más importante de transportar cargas—. Eventualmente se iba a pie, a caballo, en carretas tiradas por bueyes y las mercaderías en lomo de burro. La navegación era ya intensa en la Guanabara y sus ríos. En cuanto a caminos terrestres, había tres principales. Dos de ellos, hacia el norte y el oeste, ganaban las tierras rurales de los

[2] L. Lisanti, «Estratégia de gestão: um exemplo, Rio de Janeiro 1620-1793», *Estudos Econômicos,* n.° especial (1983), pp. 763-770.

jesuitas, el uno hacia São Cristóvão, partiendo de la laguna de Sentinela (camino de Capoeiruçu), el otro —que, de tan malo y causante de accidentes se llamaba Matacavalos («mata caballos»)—, por la encuesta del morro del Desterro (Santa Teresa) llegaba a las regiones de Andaraí y al ingenio antiguo de los jesuitas, Engenho Velho. El tercer camino iba hacia el sur, del Castelo a las playas de Flamengo y Botafogo, con una bifurcación hacia la laguna Rodrigo de Freitas, donde había un ingenio que perteneció al rey. Otro camino, interior, al Botafogo, o en realidad dos —el «camino viejo» (actual calle Senador Vergueiro) y el «camino nuevo» (actual calle Marquês de Abrantes)—, usaban el puente construido en el siglo XVI sobre el río Carioca, donde había que pagar un peaje.

ADMINISTRACIÓN, POLÍTICA Y GUERRA[3]

La ciudad tenía como jefe de su administración un gobernador con funciones principalmente militares, nombrado por la metrópoli. Al principio su jurisdicción se limitaba a la capitanía real de Río de Janeiro, ensanchada hacia el norte bajo el gobierno de Ruy Vaz Pinto (1618-1620) por la absorción de la capitanía hereditaria de São Tomé. En ciertas ocasiones, sin embargo, por razones sobre todo militares, tal jurisdicción fue ampliada.

Entre 1639 y 1642, el gobernador Salvador Correia de Sá e Benevides obtuvo poderes de guerra y justicia iguales a los del soberano general de Brasil, en función de los combates en contra de los holandeses. El mismo gobernador, en su tercera administración (1659-1662), recibió poderes sobre la Repartición del Sur, es decir, toda la parte de Brasil situada desde Espíritu Santo hasta los límites meridionales, sin estar subordinado al gobierno de Bahía —situación que, decidida en 1658, fue anulada en 1663—. De nuevo, desde noviembre de 1678, las capitanías del sur fueron gobernadas desde Río, debido a la política de instalación de la colonia portuguesa del Sacramento, en la orilla izquierda del Río de la Plata (en el Uruguay actual), bajo dos gobernadores en sucesión, Manuel Lobo y Duarte Teixeira Chaves (1678-1686). A partir de 1689, se volvió más constante la autonomía política y administrativa de Río de Janeiro, adquiriendo sus gobernadores, además de la administración del

[3] V. Coaracy, *O Rio de Janeiro no século XVII*, José Olympio, Río de Janeiro, 1965.

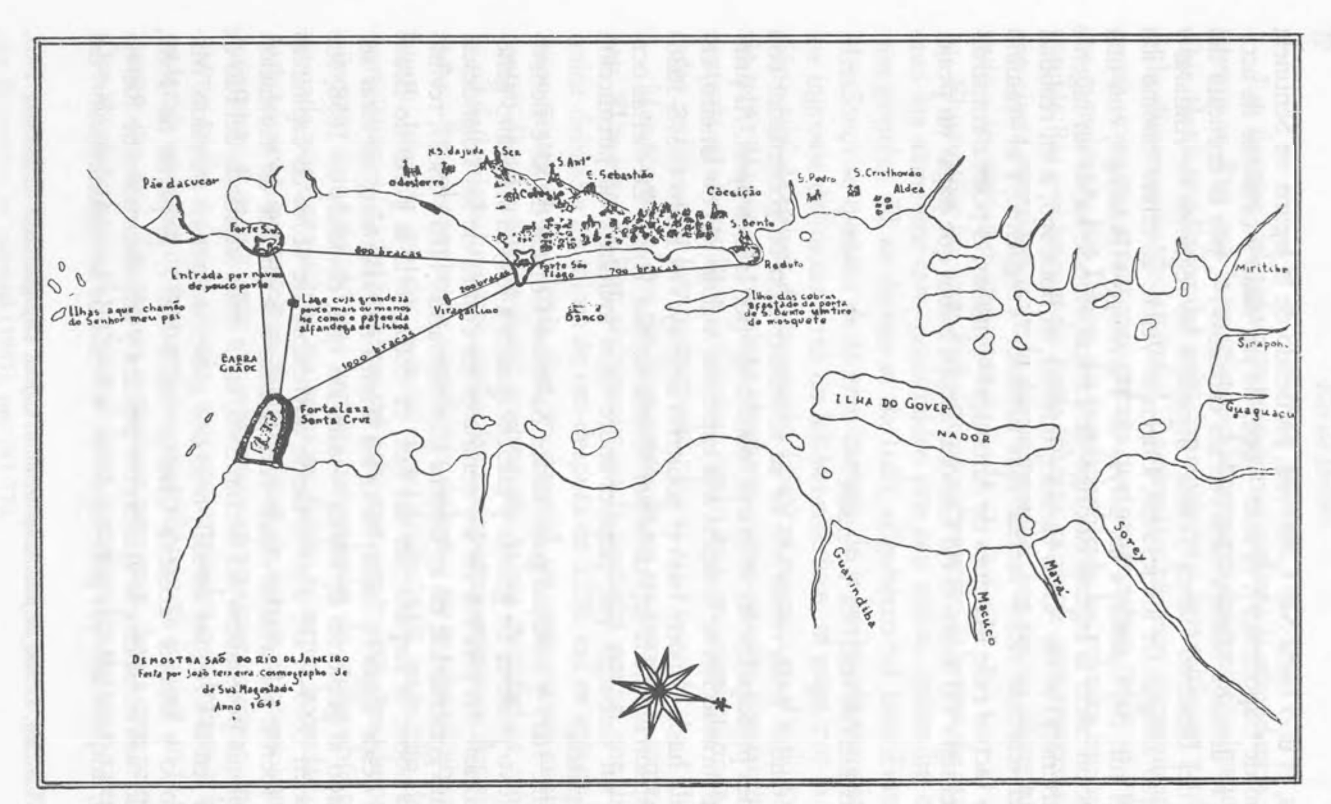


Fig. 11: Mapa de la bahía de Guanabara, de João Teixeira (1645). Arquivo Histórico Colonial Português. Juvenal Greenhalg, *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História,* Editora A Noite, Río de Janeiro, 1951, entre las páginas 4-5 del volumen I.

sur hasta Sacramento (con algunas restricciones), la libertad de proveer a los puestos militares, la inspección de las minas, las iniciativas de defensa y la posibilidad de crear poblaciones en todo ese vasto territorio. Arthur de Sá e Menezes, en 1697, fue el primer gobernador de Río con patente de capitán general. Desde 1695 se habían hecho los primeros hallazgos de zonas auríferas en lo que vino a ser Minas Gerais, y le tocó a ese gobernador inspeccionar las minas de oro en dos ocasiones.

Si el gobernador era la autoridad suprema, el cabildo o cámara municipal tenía también atribuciones importantes. Sus oficiales eran escogidos por elección entre los «hombres buenos» —esto es, los ciudadanos locales más ricos y de mayor influencia— cada tres años. Presidida por el juez ordinario, contaba con tres o cuatro concejales, un apoderado de los almotacenes (oficiales escogidos por el ayuntamiento y encargados del abasto), un escribano, un síndico o abogado y un tesorero. Al ayuntamiento o cámara municipal le tocaba establecer el regimiento municipal, legislar a través de *posturas* (ordenanzas municipales), cuidar de las obras públicas (pero no de las fortificaciones, encargo del gobernador), teniendo jurisdicción en su territorio sobre los caminos, las calles, la higiene pública, las aguas y algunos impuestos.

La elección de los concejales era presidida por el jefe de la justicia en la ciudad, el oidor general (instalado en Río de Janeiro desde 1619), superior a los jueces de la tierra u ordinarios.

A lo largo del siglo XVII, la municipalidad de Río obtuvo diversas victorias en el sentido de ganar más poder y autonomía. En 1644, al morir sin un sucesor designado el gobernador Luís Barbalho Bezerra, la cámara municipal eligió a un gobernador provisional, al que los militares se negaron a aceptar. Pero el año siguiente una carta del rey aclaró que el ayuntamiento sí tenía tal poder electoral en situaciones de emergencia —lo que fue aplicado, por ejemplo, en 1651—. En 1647, la cámara fue autorizada a tomar las medidas militares necesarias en ausencia de los gobernadores y alcaldes mayores. En 1663 se decidió que los gobernadores no podían prender a los concejales ni intervenir en las elecciones municipales de Río de Janeiro.

Aunque hubo gobernadores que actuaron en un sentido aprobado por el ayuntamiento —en especial Rodrigo de Miranda Henriques (1633-1637), Luís de Almeida Portugal (1652-1657) y João Furtado de Mendonça (1686-1689)—, lo más frecuente fue el conflicto abierto entre ambas instituciones. Esto se vincula a que los gobernadores, nombrados

por el rey, representaban casi siempre en la ciudad a los intereses metropolitanos, aliándose habitualmente a los jesuitas y otros eclesiásticos, y controlando a la milicia local; mientras, la cámara municipal representaba a los intereses de los grandes propietairos rurales y comerciantes residentes en Río. Desde 1624, en efecto, fueron eliminados del colegio electoral y, por tanto, de la elegibilidad: los residentes de los distritos rurales (casi siempre pequeños propietarios o personas dependientes); los dueños de tabernas y pequeños comerciantes; los artesanos y los arrieros —y otras profesiones similares—. Otra razón del conflicto fue la formación en Río de una oligarquía muy vinculada a la Iglesia y al poder metropolitano: la de los Correia de Sá, quienes entre 1565 y 1662 dieron a Río de Janeiro nada menos que siete gobernadores, de los cuales cinco gobernaron más de una vez. Las atribuciones respectivas del gobernador y del ayuntamiento tenían límites que se superponían, provocando conflictos de jurisdicción. En 1639, por ejemplo, la cámara municipal empezó a intervenir en la fijación de las fiestas de los barcos, antes una atribución solamente del gobernador. La política fiscal de ambos órganos de gobierno con mucha frecuencia era divergente, cada uno buscando reservarse impuestos más provechosos en detrimento del otro.

Los gobernadores apoyaban a los jesuitas y en general a la Iglesia en su política de impedir la esclavitud de los indios; ahora bien, era ésta una institución muy importante en Río en el siglo XVII todavía, tanto para pequeños como para grandes propietarios. Con el apoyo de la cámara, en más de una ocasión habitantes de la ciudad atacaron físicamente a los administradores de la prelatura de Río (el que sufrió tal agresión en 1629 fue asesinado). En 1640, el pueblo se volvió en contra del colegio de los jesuitas, de nuevo con el consentimiento de la municipalidad. En 1605, fue el ayuntamiento mismo quien sustituyó al administrador eclesiástico Bartolomeu Simões Pereira.

Otro punto de disputa fue el deseo de la municipalidad de tener sus tierras medidas y delimitadas. Los jesuitas y muchas personas importantes, apoyados por los gobernadores, trataban de impedirlo, ya que habían usurpado una parte considerable de los bienes municipales. El asunto provocó crisis alrededor de 1640 y de nuevo en 1666-1669.

Por fin, fue en razón de decisiones económicas y fiscales del gobernador muy desfavorables a los intereses de los grupos dominantes de la sociedad de Río cuando se dio el choque principal —la rebelión municipal de 1660—, que estudiaremos después.

En una sociedad colonial, poder político y poder económico suelen andar juntos. El clan de los Correia de Sá supo sacar ventajas de su lealtad a los reyes tanto españoles (hasta 1640) como portugueses, tratando a la capitanía como su patrimonio y volviéndose extremadamente rico e influyente. El hombre más poderoso de esa oligarquía fue Salvador Correia de Sá e Benevides (1594-1688), nacido en España, hijo de otro gobernador, Martim Correia de Sá, y de madre española de alta alcurnia, casado él también con una española, hija del gobernador de Chile. Pese a sus vínculos personales y de fortuna con España, al no ser informado por el gobernador general de Brasil de la subida al trono de Lisboa del primer monarca de la dinastía portuguesa de Braganza, convocó a los militares, a las autoridades eclesiásticas y al ayuntamiento de Río al colegio de los jesuitas; siendo el voto de los presentes favorable a la nueva casa real, aclamaron todos a Juan IV. Como los otros miembros del clan, en las tres ocasiones en que fue gobernador usó de sus atribuciones en beneficio de su familia y sus aliados. He aquí algunos ejemplos:

En 1648, Sá e Benevides obligó a los descendientes de los primeros pobladores portugueses de la región de Campos a deshacerse gratuitamente, en favor de su familia, a los jesuitas y a los benedictinos, de la mayor y mejor parte de sus tierras. En 1653, en su calidad de alcalde mayor hereditario de Río y de ser el propietario de ingenios y haciendas más encumbrado de la capitanía, obtuvo que el 10 por cien del tonelaje de todos los barcos que hicieran carga en el puerto de Río de Janeiro fuera reservado al transporte de su azúcar. Poseedor de un astillero naval, les exigió trabajo gratuito de esclavos y bueyes a los colonos de Río, además de prestaciones de madera. Impuso a los habitantes que sólo compraran ganado de sus haciendas personales. En 1667, el rey de Portugal le pagó una suma alta por un gran barco, el *Padre Eterno,* construido en su astillero[4].

Se debe notar que, en los conflictos entre éste y otros gobernadores y la municipalidad –o sea, entre los intereses metropolitanos y los de los grandes terratenientes y comerciantes de Río–, la victoria no fue siempre de los gobernadores. Con mucha frecuencia, también, se llegó a alguna solución de compromiso.

Hablemos ahora de las ocasiones militares en que Río actuó como

[4] C. R. Boxer, *Salvador de Sá and the struggle for Brazil and Angola,* University of London, Londres, 1952.

protagonista, o por lo menos como un centro importante de actividades bélicas navales.

Al comenzar el siglo, los franceses de Cabo Frío eran todavía los adversarios principales. El gobernador Martim Correia de Sá, en su primer gobierno (1602-1607), les combatió, volviendo a Río con muchos prisioneros. Pero fue Constantino de Menelau quien mandó la campaña final, en 1615, en la que tres barcos enemigos fueron capturados, y se procedió al poblamiento portugués de esa región litoral al este de la ciudad.

Los holandeses, que atacaron Bahía en 1624 y 1627 y se establecieron en Pernambuco y otras regiones entre 1630 y 1654 –además de adueñarse de Angola, en África–, ocuparon después las atenciones y recelos de las autoridades. Río contribuyó con muchos hombres y recursos a su combate y expulsión entre 1625 y 1654. La cumbre de su participación fue la expedición que restauró en 1648 el dominio portugués en Angola, la cual se organizó en Río de Janeiro y tuvo como jefe a Salvador Correia de Sá e Benevides. Se debe notar que, en esa ocasión, hubo un acuerdo perfecto entre los intereses metropolitanos y coloniales, puesto que los colonos de Río de Janeiro necesitaban de los esclavos traídos de Angola.

En la parte final del siglo, a Río le tocó servir de base a las expediciones que trataron de fundar un establecimiento portugués en el Río de la Plata: la colonia de Sacramento. Creada en 1679 por el gobernador de Río, Manuel Lobo, fue perdida por primera vez en 1680 (muriendo Lobo en la prisión en Buenos Aires) y restaurada en 1683. También en este caso, Río contribuyó con hombres y recursos cuantiosos, y estuvo atento a las operaciones militares: a los habitantes de la ciudad les interesaba reanudar el comercio ilícito con Buenos Aires y recibir plata de Potosí. El enorme coste y los sacrificios exigidos por el esfuerzo de guerra –causando en Río una grave crisis económica en 1685– no tardaron en hacerles cambiar de opinión.

Economía y sociedad

En el siglo XVII, en especial después de 1628/1633, el retroceso portugués en Oriente y, parcialmente, en África se volvió un hecho evidente. Brasil pasó desde entonces a ocupar una proporción creciente de las

preocupaciones coloniales portuguesas, y a sufrir más que antes la avidez fiscal de una metrópoli empobrecida. Ello tuvo efectos en Río de Janeiro, donde se reflejó por ejemplo en los conflictos que mencionamos entre los gobernadores y la municipalidad, de los que fueron autores (entre otros).

Aunque el trabajo de los esclavos indios seguía siendo importante en Río, cuanto más avanzaba el siglo menor era la presencia de los indios. En el gobierno de Ruy Vaz Pinto (1617-1620), la trata de esclavos africanos hacia la ciudad se intensificó; el gobernador la concedió en monopolio a un pariente suyo, Duarte Vaz, pero tal exclusividad no persistió. El aumento de ese comercio ocurrió como respuesta a las quejas de la municipalidad, en esa misma época, de que los barcos se llevaban la harina de mandioca de Río, iban a África, pero al volver a Brasil preferían ir a vender a los esclavos en Pernambuco, donde alcanzaban precios más altos. Al contrario de lo que creen muchos, el comercio de esclavos hacia Brasil no se hacía sobre todo desde Lisboa u otros puertos metropolitanos, sino que estaba basado principalmente en los puertos coloniales. En el año 1640, comerciantes y dueños de barcos del puerto de Río de Janeiro tuvieron permiso para el comercio directo con África, el cual se destinaba también a la exportación ilegal de esclavos al Río de la Plata. Pero en 1649 los holandeses ocuparon Angola, creándole serios problemas a la trata portuguesa.

En tales condiciones, la trata de esclavos indios volvió a crecer, lo que explica la revuelta de los propietarios y comerciantes de Río cuando, en 1640, los eclesiásticos de la ciudad quisieron aplicar la reafirmación hecha por el papa Urbano VIII, el año anterior, de prohibiciones ya relativamente antiguas de esclavizar a los indios. El colegio de los jesuitas sufrió un ataque, y el acuerdo sólo se consiguió cediendo en parte los religiosos.

El azúcar se cultivaba entonces en la cuenca de la Guanabara, y la necesidad de esclavos era urgente. Salvador Correia de Sá, aunque haya sido siempre un aliado tradicional de los eclesiásticos, llegó a proponer en esa época la exportación de esclavos indígenas al Río de la Plata para obtener a cambio plata de Potosí. Retomándose Angola en 1648 —como ya fue dicho, en una expedición naval no causalmente organizada en Río, y en buena parte financiada por la ciudad—, las relaciones entre colonos y jesuitas conocieron un período más tranquilo, no siendo ya tan importante ir a cazar a los indios para esclavizarlos.

En el siglo XVII, en cuanto a los precios y la producción del azúcar en Brasil, siguiendo a Frédéric Mauro, podemos distinguir tres grandes fases de larga duración: una etapa de estabilización de la producción y exportación del producto, entre 1600 y 1625; años de expansión, de 1625 a 1660 ó 1670; y una gran depresión después de 1670, cuando en realidad no sólo los precios del azúcar, sino en general los precios de los productos coloniales de Brasil, cayeron en forma acentuada. Fue cuando, en relación al azúcar, Brasil y Portugal de hecho empezaron a sufrir con fuerza el impacto de la pérdida de los mercados de Francia, Inglaterra y Holanda, y del aumento de la producción mundial, con el desarrollo de los ingenios en el Caribe[5].

Además de los movimientos de larga duración, algunas fluctuaciones más cortas fueron importantes, incluso para Río. Los precios del azúcar bajaron en 1635-1645, en función del éxito holandés en la conquista y explotación de Pernambuco. Se comrende que, al ocurrir en una fase de baja de precios, la crisis de mano de obra causada por la pérdida momentánea de Angola haya levantado los ánimos en contra de los jesuitas, los cuales quisieron oponerse a la sustitución de los esclavos africanos por cautivos indios. Otra depreciación de los precios del azúcar —que preparaba ya el cambio de la tendencia de larga duración— se dio en 1659-1668 (33 por cien en nueve años), y ayuda a explicar, al coincidir con la insistencia en la prohibición de fabricar y vender aguardiente (usado en el comercio con África), la revuelta municipal de 1660, a la que después vamos a dedicar un apartado de este capítulo.

Entre 1583 y 1623, el centro de gravedad del azúcar, en la región meridional de Brasil, se fue desplazando gradualmente de São Vicente a la región de la bahía de Guanabara. Aun así, había solamente 60 ingenios en Río en 1629 (en comparación con 80 en Bahía y 150 en Pernambuco). Pero en 1639 eran ya 110. Ello fue porque Río se benefició de la ocupación de Pernambuco por los holandeses. En 1647, 8.000 cajas de azúcar procedentes de Río llegaban a Lisboa. Pese a las fases de larga duración que mencionamos antes, el movimiento secular de los precios del producto fue de expansión, y de eso se aprovechó también Río, hasta la depreciación posterior a 1670. Sea como fuere, la región de la bahía de Guanabara tenía unos 120 ingenios al terminar el siglo XVII.

[5] F. Mauro, *Le Portugal, le Brésil et l'Atlantique au XVIIe siècle (1570-1670)*, Éditions Jean Touzot, París, 1983, parte II, capítulos III y IV.

El análisis de los ingresos del monasterio de São Bento hecho por Luís Lisanti confirma la importancia del azúcar: en conjunto con el ganado, el producto garantizaba el 50 por cien de tales ingresos entre 1648-1666 (el monasterio poseía sólo 300 cabezas de ganado bovino en 1623, pero en 1657 ya eran 8.631). Río exportaba cueros y tabaco, pero en proporciones muy inferiores a las de Bahía y Pernambuco[6].

A la par de las producciones agrarias, la pesca y la caza de la ballena eran sectores económicos de peso. Las ballenas frecuentaban la bahía de Guanabara todos los años, y en lo que hoy es Niterói estaba el establecimiento principal (*armação das baleias)* de caza y aprovechamiento de los cetáceos: éstos proveían carne, aceite y aletas. Trabajaban en eso hombres libres y esclavos. La municipalidad de Río creó en 1644 un impuesto sobre esa industria extractiva.

Entre las actividades de transformación, la única que configuraba lo que se podría llamar una manufactura era la construcción naval, instalada en Río de Janeiro por Salvador Correia de Sá e Benevides con apoyo de las autoridades de Lisboa y de Bahía: el gobernador general de Brasil le envió en 1659 un carpintero especializado. Aunque se construyó un barco tan importante como el *Padre Eterno,* integrado en la flota de Brasil, con sus 114 cañones, el crecimiento ulterior de ese sector productivo fue frenado por la falta de mano de obra adecuada.

Río tuvo artesanos e incluso un sistema de gremios imitación del europeo; pero este último no se desarrolló mucho, en especial porque la utilización de mano de obra esclava en conjunto con los maestros y oficiales libres aflojó las reglas gremiales y rebajó el prestigio social de ese sector de actividades.

El puerto de Río se volvió importante en primer término como puerto militar, y luego como puerto de salida del azúcar de la Guanabara y centro importador de esclavos africanos. El sabotaje aumentó especialmente a partir de 1660, incluyendo no sólo el comercio legal con otras capitanías de Brasil sino también el intercambio ilícito con Buenos Aires La formación de un de un grupo de grandes comerciantes muy ricos en la ciudad puede ser constatada de diversos modos: por ejemplo, en la financiación de la producción rural. Es así que, a mediados del siglo XVII, el examen de los documentos notariales de São Paulo reveló deudas de

[6] L. Lisanti, *op. cit.*

algunos de los hacendados locales contractadas con comerciantes de Río de Janeiro[7].

Siendo Brasil una colonia, estaba sometido a la reglamentación –y a la fuerte voracidad fiscal– de la metrópoli portuguesa en materia de comercio. Los aspectos de ello que causaron más conflictos y reclamaciones en nuestra ciudad fueron la instalación de la compañía de comercio y, un poco antes, la creación del sistema de flota.

Debido al ataque frecuente a barcos mercantes portugueses, en especial con el inicio de la rebelión de Pernambuco en contra de los holandeses en 1645, la corona portuguesa decidió establecer un sistema de flota única para Brasil, la cual vendría una vez al año con fuerte escolta de barcos de guerra. Por supuesto que las embarcaciones pertenecientes a personas residentes en la colonia podían integrarse a la flota, pero se hacían exigencias relativas a ser barcos grandes y armados, lo que de hecho impedía que muchos propietarios de naves pudieran hacerlas participar. Además, en Río hubo reclamaciones relativas a los fletes muy caros y a la insuficiencia con que la flota transportaba a las exportaciones e importaciones de la ciudad. Como en esa época Portugal necesitaba del dinero, los soldados y los barcos de Río de Janeiro en la lucha contra los holandeses en el nordeste de Brasil y en Angola, el gobierno cedió en todos los puntos, incluso dejando que barcos pequeños y desarmados se unieran a la flota. Al terminar el siglo, dicha flota –que recorría los diversos puertos brasileños antes de volver a Lisboa– comprendía de 70 a 90 embarcaciones.

La Compañía General del Comercio de Brasil fue creada en 1649. Nunca dispuso de capitales suficientes, además de que sus esfuerzos en parte fueron desviados para actividades y necesidades militares. Tenía el monopolio de la venta en Brasil de vino, bacalao, harina de trigo y aceite. Ya en 1650 el ayuntamiento de Río de Janeiro se quejaba de que el transporte que proporcionaba era muy insuficiente, quedando el azúcar de la ciudad acumulado sin poder salir; y que el envío anual de vino y otras mercancías europeas –incluyendo las que necesitaban los ingenios para funcionar– quedaba muy por debajo de lo que sería necesario. En cuanto al vino, la municipalidad declaraba en 1655 que, en tres años, la compañía había traído sólo la cantidad que bastaba para un único año; esto resultaba grave, porque el impuesto municipal sobre esa importa-

[7] N. Omegna, *A cidade colonial,* Editora de Brasília, Brasilia, 1971, p. 195.

ción financiaba el pago de los soldados, que empezó a atrasarse. Se dijo también que en ciertas ocasiones no se podían celebrar las misas por falta de vino. Además, para apoyar el monopolio de la compañía (y los impuestos reales) en ese aspecto de las importaciones coloniales se prohibió la fabricación y venta de aguardiente. Debido a las quejas crecientes, en 1659 la compañía perdió su monopolio en la venta de los cuatro productos ya mencionados. En la década de 1660 el gobierno portugés eliminó de hecho a la compañía, quitándole sus funciones y privilegios, aunque teóricamente siguió existiendo hasta 1720.

Se debe notar que la escasez de barcos portugueses —incluyendo aquellos propiedad de empresarios coloniales— era un hecho constante, no estando limitado a la época de la Compañía General del Comercio de Brasil. Eso se nota, por ejemplo, en las reclamaciones permanentes relativas a los envíos insuficientes de sal —un monopolio de la corona— a Río. En algunas ocasiones se tenía que permitir, por eso, la venida a Brasil, bajo licencias especiales, de barcos de otros países. Desde el tratado de 1661 con Inglaterra, fueron los de este país quienes obtuvieron más comúnmente esas licencias. Este tratado disponía el casamiento de la princesa Catalina de Braganza con el rey inglés Carlos II. Una de las formas de financiar el famoso «dote de la infanta» fue un impuesto sobre la sal (1662). El comercio de sal en Río confirma indirectamente la escasez relativa de víveres en la ciudad. En 1655, por ejemplo, se notó, respecto de las ventas clandestinas de esa mercancía que hacían los marinos portugueses en los puertos a cambio de alimentos, que en Río de Janeiro no ocurrían porque no hallaban víveres para comprar.

Otro problema —sin solución por mucho tiempo— fue la escasez de moneda en Río de Janeiro. Al empezar el siglo, el trueque predominaba en la ciudad. En 1614 el gobernador hizo del azúcar una moneda legal, según un precio fijado por él. Los impuestos pasaron a pagarse sistemáticamente en esa moneda. Una decisión similar se repitió en 1653: pero la coyuntura de guerra y las insuficiencias de la compañía de comercio hicieron que el azúcar se acumulara sin vender. Su precio de mercado cayó. Los especuladores compraron entonces azúcar devaluado a bajo precio, usándolo después para pagar sus impuestos al gobierno, obligado a aceptarlo a la tasa legal. La situación llevó a que se permitiera que barcos que no pertenecían a la compañía fueran autorizados a comerciar, con la condición de llevar a Lisboa el azúcar acumulado en los depósitos. La falta de metal precioso, empeorada luego de la separación

entre Portugal y España en 1640, explica en parte la importancia del comercio legal con el Río de la Plata –y la fundación de la colonia del Sacramento para apoyar al contrabando– con la finalidad de obtener allí plata de Potosí. El descubrimiento del oro en Minas Gerais y el establecimiento de una Casa de la Moneda en Río de Janeiro (1698) vinieron por fin a hacer entrar esta cuestión en otra etapa. Durante todo el siglo XVII Río tuvo que convivir, además, con frecuentes devaluaciones de las monedas decretadas por los reyes portugueses.

Hablemos de la sociedad de San Sebastián de Río de Janeiro.

Fue el XVII el siglo en que, con la disminución gradual de la esclavitud indígena y el aumento paralelo de la de los africanos, dicha sociedad adquirió las características básicas que, con algunas modificaciones (sobre todo después de 1808), mantendría hasta la abolición de la esclavitud en Brasil en 1888.

Los portugueses más importantes –dueños de ingenios de azúcar, comerciantes al por mayor, administradores principales y jueces, grandes autoridades eclesiásticas– formaban la cumbre de la sociedad. Algunas limitaciones que después se harían sentir no tenían todavía gran fuerza. Así, no se hacía diferencia, en los hechos, entre portugueses nacidos en Portugal y en la colonia –salvo en lo relativo a los cargos de la Iglesia, primera ocasión de disputas y arreglos en ese particular–. Por otra parte, como muchos europeos al principio se casaron con indias, faltando mujeres blancas en número suficiente, los hijos resultantes se aceptaban como portugueses. Pero todavía en el siglo XVII, esos y otros mestizos fueron ya hallando limitaciones y dificultades cada vez mayores: una estratificación socioétnica se formaba y, sobre todo en el siglo XVIII, tendió a volverse legal.

Aunque los portugueses ocupaban la gran mayoría de los puestos altos y medianos de la sociedad, también los había pobres, mezclados con indios y negros libres, y mestizos variados, en ocupaciones como pescadores, artesanos, comerciantes callejeros, *agregados* (personas que vivían como clientes o dependientes de familias importantes), aparceros y muchas otras profesiones.

Al contrario de lo que se dice a veces, había una gran diferencia entre la situación social de los hombres libres pobres y la de los esclavos. Los primeros podían migrar, intentar mejorar su suerte en las minas o en otras actividades (por ejemplo, las expediciones que cazaban esclavos indios o la vida militar). El esclavo era, por definición, una mercancía,

a la vez un hombre y (legalmente) una «cosa», incapaz de cambiar su situación jurídica y social por sí mismo. Su eventual –y de hecho muy poco frecuente– liberación dependía de su dueño[8].

El aumento del número de esclavos negros en Río significó también el incremento de sus movimentos de revuelta y resistencia. El gobernador Martim de Sá, en su segunda administración (1623-1632), combatió y destruyó alrededor de la ciudad a los palenques de africanos que habían huido escapando a la esclavitud. Tales operaciones militares fueron frecuentes hasta el siglo XIX, es decir, mientras hubo esclavos.

En 1695, el viajero francés Froger constató en Río la coexistencia de gente muy rica con gente extremadamente miserable. Mencionó más especialmente a los habitantes ricos, poseedores de multitud de esclavos y algunas familias de indios en sus ingenios. Los grandes propietarios rurales –como los comerciantes más importantes y los eclesiásticos de alta jerarquía– vivían en el lujo y, según el francés, en considerable depravación. La crítica popular al respecto se concentraba en los hombres de la Iglesia. Otras fuentes de esa época hablan del gran consumo que hacían los ricos de Río de Janeiro de productos europeos: vino, queso, aceite, artículos de metal, terciopelos, sedas, tafetanes...

LA PRIMERA REVUELTA SOCIAL DE RÍO DE JANEIRO[9]

Las razones estructurales de la rebelión de 1660-1661 en Río fueron de diversos tipos. En primer término, el embate ya tradicional entre los intereses de la metrópoli, normalmente representados por el gobernador, y los intereses de las clases dominantes locales, casi siempre expresados por el ayuntamiento. Aunque en ciertas ocasiones –como la expedición a Angola o la fundación de la colonia de Sacramento– tales intereses podían coincidir, en muchas otras circunstancias divergían radicalmente: por ejemplo, en diversos puntos de política comercial y fiscal, y en la cuestión de la esclavitud de los indios. Ya vimos que el poderoso Salvador Correia de Sá e Benevides, siguiendo la tradición de su familia, en todas sus tres administraciones actuó como fiel representante de la

[8] F. C. T. da Silva, «Pobres, marginais e desviantes», *Cuadernos do Ichf*, 21 (1990), pp. 5-50.
[9] V. Coaracy, *op. cit.*, pp. 164-172.

política metropolitana y aliado de los religiosos y militares; a la vez, fue un gobernador que trató al Estado como a un bien suyo y usó del cargo para beneficiarse él mismo, sus parientes y sus amigos. Por estos motivos, sus choques con la municipalidad de Río fueron muy frecuentes.

La revuelta de 1660-1661 se liga también a una coyuntura especial. En los diez años que la precedieron, Río de Janeiro había tenido que soportar pesados encargos financieros y militares para la expulsión de los holandeses de Angola y después de Pernambuco. Ello ocurrió en un príodo de irritación de los intereses agrarios y comerciales de la ciudad en contra del sistema de flota única y de la Compañía General del Comercio de Brasil. Pese a las atenuaciones y conceciones ya obtenidas por el ayuntamiento de Río en cuanto a ambas cuestiones, otros problemas seguían sin resolverse, en especial el de la prohibición de fabricar y vender aguardiente. El gobernador Luís de Almeida Portugal no dio cumplimiento a tal prohibición, debido a los daños que ello traería a la economía local; pero, por presión de la compañía de comercio, perdió su puesto en 1657. Tanto Tomás Correia de Alvarenga como su primo Sá e Benevides (ya en su tercer y último período en la administración de Río de Janeiro) –gobernadores después de aquél– la aplicaron por el contrario con rigor. Ahora bien, a ese desagrado que ya duraba unos años vinieron a agregarse factores que lo ahondaron: una epidermia que causó gran mortalidad entre los esclavos; la caída de los precios del azúcar empezada en 1659; y un nuevo impuesto creado por Sá e Benevides sobre las personas poseedoras de bienes –la *finta*–, destinado a terminar con el retraso (que ya era crónico) en el pago de la tropa y también a aumentarla de 350 a 500 hombres.

Ausentándose el gobernador en un viaje de inspección a São Paulo –entonces una parte del territorio bajo la administración del gobernador de Río de Janeiro–, dejó para sustituirle en la ciudad a su primo Correia de Alvarenga.

El 8 de noviembre de 1660, los líderes de la rebelión –planeada secretamente en São Gonçalo, en la otra orilla de la bahía de Guanabara– se adueñaron del edificio del ayuntamiento. Eran ellos Jerônimo Barbalho Bezerra, Diogo Lobo Pereira, Lucas da Silva y Jorge Ferreira de Bulhões. En un acta con 114 firmas, depusieron al gobernador Sá e Benevides y al gobernador interino Alvarenga (quien se refugió en el monasterio de São Bento), a los jefes militares de Río, y a diversos altos funcionarios y administradores. Fue proclamado gobernador el hermano del

jefe máximo de la revuelta, Agostinho Barbalho Bezerra. El ayuntamiento fue igualmente disuelto, y el oidor general se vio forzado a proceder a nuevas elecciones, resultando elegidos los líderes de la rebelión.

La nueva municipalidad le escribió al ayuntamiento de la ciudad de São Paulo en nombre de «la nobleza, el clero y el pueblo» de Río de Janeiro, el 16 de noviembre, pidiéndole su adhesión y ayuda. Pero, aunque también en São Paulo había empezado un movimiento de rebelión, Sá e Benevides lo tenía ya bajo control y dominaba aquella ciudad, cuya cámara municipal envió en diciembre a la de Río una respuesta desfavorable.

Así las cosas, Salvador Correia de Sá e Benevides escribió desde São Paulo el 1.° de enero de 1661, considerando a los rebeldes desleales al real servicio, debiendo tener confiscados sus bienes. Reconoció, sin embargo, como gobernador interino a Agostinho Barbalho Bezerra, pero en calidad de representante suyo, en un intento de conciliación que también incluyó el perdón a los habitantes de Río. La cámara de Río de Janeiro no aceptó tal intento, y el 8 de febrero del mismo año Sá e Benevides declaró que le sustituiría en Río su propio hijo João Correia de Sá, además de llamar en Bahía al desembargador (juez de apelación) Antonio Nabo Peçanha para que iniciara una investigación de lo que había ocurrido en la ciudad.

Desde hacía cinco meses Río de Janeiro se gobernaba a sí mismo, cuando Sá e Benevides, con tropas de indios del interior de la capitanía, tomó por sorpresa a la ciudad el 6 de abril de 1661. Hubo muertos y heridos en los combates. Una junta militar compuesta de personas de la confianza del gobernador victorioso condenó a muerte a Jerônimo Barbalho Bezerra, quien fue ahorcado cuatro días después de caer Río, siendo su cabeza expuesta en la picota (instalada en 1647 en lo que es hoy la plaza Quinze de Novembro, entonces llamada «campo da Polé» o playa del Carmo). Otros jefes de la rebelión fueron enviados a Bahía y después a Portugal. Uno de ellos murió en la prisión en Lisboa, pero otros volvieron a Río después de haberse transformado en caballeros de la Orden de Cristo (cuyo jefe era el rey).

El gobierno metropolitano les dio la razón, *a posteriori,* a los rebeldes, y tal vez aprovechó la ocasión para erradicar definitivamente del poder en Río de Janeiro a la oligarquía demasiado poderosa de los Correia de Sá. Salvador Correia de Sá e Benevides fue llamado para dar explicaciones a la metrópoli, su primo Alvarenga encarcelado, los poderes y

el territorio del gobernador de Río fueron radicalmente disminuidos (en 1663) y se hicieron concesiones a las demandas de la ciudad, incluyendo la abolición de la *finta*, el fin de la prohibición de fabricar y vender aguardiente, y la anulación casi completa de la Compañía General del Comercio de Brasil.

La rebelión de 1660-1661, sin duda, fue importante. Por primera vez en la historia de la colonia, una ciudad rebelde se gobernó a sí misma con éxito y competencia durante unos meses. Pese a la retórica de los rebeldes al hablar en nombre de la nobleza, el clero y el pueblo de Río, resulta absurdo, sin embargo, interpretar tal movimiento —lo que se hizo más de una vez— como una revolución popular. Además, «pueblo», en el lenguaje político y administrativo de aquella época, era más o menos sinónimo de «hombres buenos», los únicos que podían votar y ser votados para la representación municipal. El padre de Jerônimo y Agostinho Barbalho Bezerra había sido gobernador de Río en 1643-1644 y héroe militar de la guerra contra los holandeses: se trataba de una familia de hidalgos. Todos los demás jefes de la revuelta eran personas importantes. Así, la afirmación de que el pueblo de Río apoyó primero al movimiento pero después «perdió el entusiasmo» hacia él, acogiendo de vuelta a Sá a Benevides, carece de lógica. El pueblo, en el sentido que se da hoy al término, no tuvo nada que ver con la conspiración y sus motivos, todos vinculados sólo a los intereses de las personas más ricas de la ciudad —grandes propietarios y grandes comerciantes—; aunque se puede suponer que los líderes de la revuelta pudieron contar con la aprobación de propietarios menos importantes, afectados igualmente por la escasez de mano de obra y por algunos aspectos de la crisis comercial y financiera.

Entretenimientos y fiestas públicas[10]

En este aspecto, la impresión que se tiene es de una ciudad todavía muy pequeña y soñolienta, con pocas ocasiones de grandes celebraciones y diversiones.

El paseo preferido en la época —reservado sólo a los hombres— era la actual plaza Quinze de Novembro, que entonces tenía varios nombres

[10] G. Oruls, *op. cit.*, pp. 109-110.

(playa del Carmo, vega de la ciudad, campo de la polea, etc.); se la frecuentaba por las tardes. Allí, los *escravos de ganho* —es decir, esclavos que trabajaban por su cuenta, entregándole a su dueño una parte de sus ganancias— vendían bebidas y frutas, y era posible charlar y jugar delante de tiendas o boticas.

Donde había pequeños oratorios callejeros, las familias del barrio acostumbraban a salir a rezar el rosario en ciertas ocasiones nocturnas, con sus *agregados* o dependientes libres y sus esclavos. En éstas y otras ocasiones, las mujeres blancas sólo salían a la calle con la cara oculta por un chal o manta.

Las oportunidades de encuentros sociales y contactos colectivos, eventualmente incluyendo a gentes de distintas clases sociales, eran entonces principalmente las de carácter religioso: misas, procesiones, ceremonias de la cuaresma, participación en cofradías.

Sólo se conocen dos grandes fiestas públicas en el siglo: en 1641 (aclamación del rey Juan IV) y en 1682 (llegada del primer obispo).

En 1641, las celebraciones empezaron el 31 de marzo y duraron ocho días. Los estudiantes del colegio de los jesuitas representaron una comedia, hubo un desfile de 116 caballeros (incluyendo al gobernador) y carros ornados de flores y acompañados de música (*encamisada),* dándose combates simulados en los que intervinieron más de 1.200 hombres (*alardo),* además de haber corridas de toros y otros juegos.

En 1682, la recepción al obispo fue ocasión de desfiles y torneos (*cavalhadas),* representaciones teatrales y bailes públicos.

(playa del Carmo) vega de la ciudad, campo de la rosa, etc. Iba a la tra... frecuentaba por las tardes. Allí los esclavos de ganho —es decir, esclavos que trabajaban por su cuenta, entregándole a su dueño una parte de sus ganancias— vendían bebidas y frutas, y era posible charlar a la puerta de tiendas o boticas.

Donde había pequeños oratorios callejeros, las familias del barrio acostumbraban a salir a rezar el rosario en ciertas ocasiones nocturnas, con sus agregados o dependientes libres y sus esclavos. En éstas u otras ocasiones, las mujeres blancas sólo salían a la calle con la cara oculta por un chal o manto.

Las oportunidades de encuentros sociales y contactos colectivos, eventualmente incluyendo a gentes de distintas clases sociales, eran entonces principalmente las de carácter religioso: misas, procesiones, ceremonias de la cuaresma; participación en cofradías.

Sólo se conocen dos grandes fiestas públicas en el siglo: en 1641 (aclamación del rey Juan IV) y en 1682 (llegada del primer obispo).

En 1641, las celebraciones empezaron el 31 de marzo y duraron ocho días. Los estudiantes del colegio de los jesuitas representaron una comedia; hubo un desfile de 116 caballeros (incluyendo al gobernador) a caballo, ornados de flores y acompañados de música (charamelas), doce combates simulados en los que intervinieron más de 1.200 hombres (a pie), además de haber corridas de toros y otros juegos.

En 1682, la recepción al obispo fue ocasión de desfiles y cortejos (de a caballo), representaciones teatrales y bailes públicos.

IV

RÍO DE JANEIRO, LA PUERTA DE LAS MINAS (1700-1763)

Los caminos del oro

Con el inicio del mineraje en gran escala en la región que vino a llamarse Minas Gerais se volvió necesario asegurar el abastecimiento de una población que crecía muy rápidamente, además del transporte del oro a la costa para su exportación. En 1709 la población de las minas era ya de 30.000 personas. En esos años de auge de la explotación del oro –más tarde también en otras regiones más al oeste, Goiás y Mato Grosso– y posteriormente de los diamantes, se calcula un flujo anual de portugueses hacia las minas de entre tres y cuatro mil personas, mientras hacia 1720 entre cinco y seis mil esclavos negros llegaban allí todos los años. La comunicación y el comercio de la zona minera con el litoral se hacían por tres rutas principales.

El «camino viejo» de Río de Janeiro a las minas tenía una etapa marítima –de la ciudad de Río hasta Paratí, al sur, con escala en la isla Grande– y otra terrestre, yendo desde Paratí hasta São Paulo (lo que se hacía venciendo las montañas de la Serra do Mar), y por fin de São Paulo a las minas, pasando por el valle del río Paraíba y por la sierra de Mantiqueira. Viajando durante todo el día, esta ruta podía ser recorrida en treinta días. Pero lo más común era viajar sólo hasta el mediodía, y se hacían escalas más o menos largas en las villas y pueblos a lo largo del camino. Así, desde Río de Janeiro hasta las minas el viaje tardaba unos tres meses. No resultaba entonces muy fácil el envío de vino, aguardiente, víveres, tabaco, ropas, telas, ganado y esclavos a Minas Gerais, ni tampoco el transporte del oro hasta el puerto de Río de Janeiro.

La segunda ruta existente vinculaba Salvador de Bahía a las minas; el ganado del nordeste de Brasil la recorría, yendo hacia el mercado minero. Se trataba de un camino muy largo, aunque menos difícil que el «camino viejo».

En 1698, el gobernador de Río, Arthur de Sá e Meneses, llamó a Garcia Rodrigues Pais –hijo de un explorador muy conocido del interior de Brasil, Fernão Dias Pais–, encargándole de abrir una nueva carretera con una mano de obra de cincuenta esclavos negros. Ese «camino nuevo» a las minas empezaba al fondo de la bahía de Guanabara (hasta donde se llegaba rodeando la bahía desde Río, o por mar, hasta el puerto de Pilar, donde dicho camino empezaba). Después de subir la Serra do Mar, el camino bajaba hacia los ríos Paraíba y Paraibuna, y por fin volvía a subir hacia Minas Gerais. Esa ruta quedó abierta al tránsito de caballos y mulas en 1706, y permitía llegar a la zona minera en unos catorce días. Sabemos, sin embargo, que ya en 1710 unos comerciantes de Río de Janeiro quisieron volver a servirse del «camino viejo» debido a las condiciones deplorables de la nueva ruta. Ello les fue permitido, pero sólo para el viaje hacia Minas Gerais: el oro debía bajar únicamente por el «camino nuevo», donde estaba establecido el control gubernamental para garantizar el pago del 20 por cien debido al rey, la Casa del Registro, en lo que es hoy Paraíba do Sul.

El uso del «camino nuevo» quedó establecido con el tiempo, sobre todo al desarrollarse a lo largo del mismo la producción de alimentos para venderlos a los viajeros. El mismo Rodrigues Pais obtuvo tierras con esa finalidad.

Además de surgir un camino alternativo que empezaba en el puerto de Estrela, también al fondo de la bahía de Guanabara, y se reunía con el «camino nuevo» en el río Paraíba –el «camino de Proença», del nombre del propietario de tierras que lo terminó de construir en 1725–, también fue abierta otra carretera que, saliendo de Río de Janeiro, rodeaba por el oeste las llanuras pantanosas al norte de la ciudad, para reunirse después de la sierra al «camino nuevo». Este camino del oeste ya existía en 1750[1].

Fue política de la corona portuguesa concentrar en Río de Janeiro tan-

[1] L. Q. C. Peixoto, *Principais antigos caminhos fluminenses para as Minas Gerais,* Imprensa Estadual, Niterói, 1951; A. Rino, «Carminhos Fluminenses», *Revista da Academia Fluminense de Letras,* 6 (1953), pp. 201-244.

to el envío de esclavos, alimentos, artículos de hierro y otros productos importados, ganado, etc., para abastecer a las minas, como la exportación del oro, con la finalidad de impedir el contrabando mediante la vigilancia de un único puerto y una única ruta. De hecho, el desplazamiento del comercio de las minas hacia el sur no fue inmediato: Bahía, São Paulo y Río dividieron entre sí tal comercio por algún tiempo. Alrededor de 1722 se puede decir que Río de Janeiro concentró en su puerto la mayor parte de ese intercambio. Desde entonces, la ciudad prosperó mucho. La región del oro tenía un alto poder adquisitivo, y su población creciente constituía un mercado muy interesante. Además, Río no perdió sus funciones anteriores de puerto de guerra y puerto del azúcar. Por fin, su prosperidad atrajo a muchos portugueses inmigrados, y una parte del comercio de esclavos africanos, muy intensificado debido a la demanda de las minas, pobló de cautivos a la misma ciudad y a las zonas agrícolas alrededor de la bahía de Guanabara. Así, pese a que se pueden hallar en los documentos multitud de quejas —acerca de la carestía de alimentos debido a enviarlos a las minas donde alcanzaban precios mucho más altos, de que la agricultura local se estaba vaciando de esclavos para venderlos a los mineros, que los precios de los cautivos se volvían imposiblemente altos porque los productores de oro estaban dispuestos a pagar lo que fuera por la mano de obra que nunca les parecía suficiente—, y aun siendo verdaderas casi siempre tales quejas, en conjunto la ligazón comercial con las minas de oro fue un factor de crecimiento y prosperidad para la capitanía y la ciudad de Río de Janeiro.

Economía y sociedad

Las cantidades de oro salidas legalmente entre principios y mediados del siglo XVIII fueron significativas, con máximos en 1712 (14.500 kg), 1752 (20.000 kg) y 1720 (2.000 kg). Empezaron a descender con carácter definitivo sólo después de 1760.

Si el siglo XVII había conocido el sistema de flota única para el comercio de Brasil, en el período que nos ocupa eran las más importantes —entre Portugal y los puertos de Río de Janeiro, Salvador y Recife—, y una menos importante que iba al norte (Maranhão y Grão Pará), de hecho considerado una colonia separada, distinta del conjunto brasileño.

A Río llegaba la «flota del oro», encargada de llevar a Lisboa oro,

azúcar, cuero y otros productos coloniales. Traía, al llegar, alimentos (bacalao, aceite, arroz, harina de trigo, queso, vino, vinagre, sal), telas, reexportaciones diversas, tanto europeas (equipos metálicos para los ingenios, otros objetos de metal, ropa, telas finas, artículos de lujo) como de Oriente (porcelanas, sedas). Desde el puerto de Río, aquellas mercaderías importadas que no se destinaban a la ciudad se distribuían por el cabotaje a puertos menores de la costa brasileña, o tomaban el camino del interior, hacia las minas. El sistema de flotas fue organizado, entre 1694 y 1720, por la Junta de Comercio en que se transformó la Compañía General del Comercio de Brasil. Después de 1720, le correspondió al Consejo de Hacienda tratar el aumento[2].

Hubo siempre muchas quejas en las colonias —incluso en Río de Janeiro— contra las flotas, finalmente abolidas en 1765. Pero desde 1751 los plantadores y comerciantes de Río tuvieron otras razones de descontento y reclamaciones constantes: la Mesa de Inspección, parte de la política del ministro Pombal, que en el puerto vigilaba la calidad de las mercaderías exportadas; y los fletes y derechos de almacenaje más caros.

El puerto de Río de Janeiro fue reorganizado para acometer tareas ampliadas, y sobre todo para que se ejerciera el control gubernamental sobre el flujo del oro. En los primeros años del siglo se construyó un edificio más grande para su aduana. Una parte del oro se exportaba en forma de monedas. Vimos ya que la Casa de la Moneda se instaló en la ciudad en 1698; momentáneamente transferida a Pernambuco en 1700, volvió definitivamente a Río en 1702. Se prohibió todavía más que en el pasado la presencia de barcos y comerciantes extranjeros en el puerto: en 1716 había una única casa comercial inglesa en Río de Janeiro, pese a acuerdos que en un principio permitían que se establecieran hasta cuatro; las autoridades alegaban que los británicos actuaban en el contrabando de oro y los esclavos. Durante el gobierno de Álvaro de Silveira e Albuquerque (1702-1705), el número de orfebres en la ciudad —actividad artesanal hasta entonces ejercida por muchas personas, incluyendo a negros libres y esclavos— fue reducido a tres, como medida de prevención del contrabando de oro.

En el archivo de la Torre de Tombo, en Lisboa, existe el registro

[2] A. J. R. Russell-Wood, «As frotas de curo do Brasil, 1710-1750», y V. de M. Godinho, «Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770)», ambos artículos en *Estudos Econômicos*, n.º especial (1983), pp. 701-718 y 719-732.

de las entradas y salidas de las flotas portuguesas. Entre 1739 y 1763, 14 barcos de comercio de Río de Janeiro llegaban de promedio por año a Lisboa (contra 23 de Bahía). Las entradas de barcos de guerra provenientes de Río superaban las de Bahía, lo que debe explicarse por la protección del oro y también por operaciones navales, siendo en aquella época la actividad militar mucho más frecuente en el sur que en el nordeste[3].

El comercio del puerto de Río de Janeiro no se limitaba a los barcos de la flota del oro. Embarcaciones menores, construidas en la misma ciudad, iban a buscar esclavos y mercaderías diversas a la costa africana, pagándolos con aguardiente, tabaco, azúcar, harina de mandioca, tasajo y pólvora. Barcos de Oriente traían directamente a Río productos asiáticos de lujo.

En cuanto al cabotaje, el comercio con Buenos Aires proveía plata, cueros, tasajo y trigo, a cambio de esclavos, azúcar, aguardiente y harina de mandioca. La plata y los cueros se reexportaban a Lisboa. El comercio de cabotaje con otros puertos de Brasil era ventajoso para Río. La ciudad se abastecía con ganado venido –preferentemente por mar– de la región de Campos (en lo que hoy es el norte del estado de Río de Janeiro). El superávit con Bahía y Pernambuco era de vital importancia. Río les vendía alimentos a cambio de monedas: éstas venían a reforzar el medio circulante, siempre crónicamente insuficiente pese a la ligazón con las minas de oro y con Buenos Aires (de donde venía plata de Perú), ya que las condiciones intrínsecas del comercio colonial tendían a drenar el dinero hacia la metrópoli.

Aun así, se tiene la impresión de que las ganancias hechas por los comerciantes de Río tenían mucho que ver con el contrabando de oro. El metal precioso llegaba ilegalmente a Río desde las minas, en cantidades imposibles de medir, y era empleado en el comercio ilícito con holandeses, ingleses, barcos venidos de Oriente y la costa de África.

Durante la primera mitad del siglo XVIII se puede notar la consolidación, en el puerto de Río de Janeiro, de un grupo de comerciantes al por mayor que acumularon capitales muy cuantiosos por medios diversos: obtener monopolios para el abastecimiento de las minas (así,

[3] E. M. L. Lobo, *História do Rio de Janeiro. Do capital comercial ao capital industrial e financeiro,* IBMEC, Río de Janeiro, 1978, vol. I, capítulo 1: síntesis muy utilizada por nosotros en diversas ocasiones al preparar este libro.

en 1742, el contrato para la venta de carne a Minas Gerais fue ganado por un comerciante de Río); tomar en arriendo las aduanas de los caminos a las minas; efectuar la trata de esclavos africanos; desarrollar especulaciones en lo relativo al abasto de la misma ciudad.

Este último punto era invocado con insistencia como causa de los problemas que ocurrían a veces en el mercado urbano de víveres. En 1748, una fuente francesa se refería a la abundancia de frutas, legumbres, pescado, cerdo, carne vacuna, aves, etc., en Río de Janeiro —cuya alimentación básica seguía consistiendo en harina de mandioca y pescado—; pero hubo muchas ocasiones de carestía, aunque las hambrunas fueron menos frecuentes que en otras ciudades coloniales de Brasil. Si no se puede creer siempre en las afirmaciones de que los alimentos eran desviados hacia las minas donde obtenían precios más elevados, por lo menos es cierto que la demanda de las zonas de minería hizo subir mucho los precios. A veces la quiebra de la cosecha de mandioca fue causa de carestías de gravedad variable (1726, 1731, 1735-1736). En 1737 hubo una verdadera hambruna en la ciudad. Otra, en 1749, condujo a saqueos y reclamaciones de los soldados, y sucedió a una coyuntura de escasez desde 1743-1745. Con mucha frecuencia, tales irregularidades en el abastecimiento eran atribuidas a prácticas monopolistas y especulativas, de hecho muy típicas de los mercados internos en las colonias. En 1733, por ejemplo, el ayuntamiento pidió que el gobernador actuase en contra de comerciantes que acaparaban la carne, el pescado y las harinas. Si en Río la situación raramente llegó al nivel de gravedad que alcanzó en Salvador de Bahía, un estudioso de este tema aún poco tratado, Francisco Carlos Teixeira da Silva, lo atribuye a una especialización de ciertas zonas agrícolas de la Guanabara y alrededores —los valles de los ríos Iguaçu, Inhomirim, Magé, Sernambetiba, Macacú y otros— en la producción de mucha harina de mandioca, mientras tal producción era por el contrario limitada en las regiones del azúcar[4].

Es muy posible, por otra parte, que la situación de los habitantes libres más pobres de las áreas rurales se haya deteriorado en el siglo XVIII. Luís Lisanti, analizando los ingresos de los monjes benedictinos de Río, dueños de muchas fincas, constató que los derechos pagados para po-

[4] F. C. T. da Silva, «A morfologia da escassez. Crises de subsistência e política econômica no Brasil colônia (Salvador e Rio de Janeiro, 1680-1790», Universidad Federal Fluminense, Niterói, 1990 (tesis de Doctorado), pp. 178-275.

der usar esas tierras (*foros*), que en el siglo anterior representaban un porcentaje muy bajo de tales ingresos y sumas no muy altas, pasan a porcentajes bastante más altos después de 1720, y a proporcionar grandes cantidades de dinero[5]. Como hay alguna información del mismo tipo acerca de los dominios de los jesuitas hacia mediados del siglo, parecería que aumentó significativamente el número de pequeños agricultores sin tierra, obligados a alquilar el suelo, cuya propiedad se hallaba ya bastante concentrada en los alrededores de la ciudad.

Si en los últimos años del siglo XVII vieron los comienzos de las grandes exportaciones de oro, también trajeron una recuperación del azúcar, la que se prolongó hasta 1710. En esa fecha había en Río de Janeiro 136 ingenios. Posteriormente, y hasta el fin del período que estamos estudiando ahora, se dio una merma en la producción y en el número de ingenios (que disminuyó a 120 y después a 101) en función de la venta de esclavos a las minas y —después de 1720— de la caída de los precios del azúcar en el mercado internacional, exactamente cuando los costes de producción subían. Veremos, sin embargo, que después de 1760 la recuperación del azúcar fue espectacular. En 1739 se intentó, sin éxito, liberar a los especialistas en la fabricación de azúcar, los artesanos y capataces de los ingenios de la conscripción militar. Río de Janeiro producía también aguardiente, muy importante en el comercio de esclavos africanos[6].

Un sector de la producción rural en las cercanías de Río que se mantuvo muy por debajo de lo que sería deseable frente a las necesidades urbanas fue la ganadería. El rebaño bovino de la capitanía de Río está evaluado en 60.000 cabezas en 1710, un tercio de las cuales era de los jesuitas. Éstos poseían muchos pastos, siendo los más importantes, en las regiones más próximas a la ciudad, los de su hacienda de Santa Cruz, a oeste de Río. También los benedictinos actuaron con mucha intensidad en el abastecimiento de carne, en especial entre 1711 y 1763. El comercio de carne se volvió cada vez más una actividad controlada y vigilada para evitar el acaparamiento y la carestía, siendo reglamentado por numerosas decisiones del ayuntamiento y de los oidores[7].

[5] L. Lianti, *op. cit.*

[6] V. L. A. Ferlini, *Terra, trabalho e poder,* Brasiliense-CNPq, São Paulo, 1988, pp. 60-101.

[7] L. Lisante, *op. cit.;* A. J. Antonil, *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas,* Institut des Hautes Études de l'Amerique Latine, París, 1965, pp. 474-476.

En cuanto a la situación social, se dio una consolidación de las características ya claramente establecidas en el siglo XVII, sin grandes cambios pero con ahondamiento de los abismos sociales, como suele ocurrir en Brasil en los períodos de prosperidad y crecimiento económico. Esto se puede notar, por ejemplo, en la presencia —social y cultural— más visible de los africanos en la ciudad con el aumento de la trata; y, en el otro extremo del abanico social, en la gran ostentación de los grupos dominantes. Curiosamente, esto no se notaba ahora en los hábitos de la mesa —ya «americanizados», y que incluso le parecieron sencillos a un visitante francés en 1748—: los blancos más encumbrados se alimentaban de harina de mandioca, especias, pescado seco, frutas y vino de Oporto. Pero la gente rica se vestía con telas que contenían hilos de plata, oro y seda, importadas de Francia; y las mujeres —como nos informa otro viajero francés de la misma época— sólo iban a la iglesia o a la calle acompañadas de una procesión de esclavos domésticos.

En el seno de los grupos dominantes, el retroceso pasajero del azúcar, después de 1710, hizo que los comerciantes al por mayor se volvieran más importantes y ricos que los dueños de ingenios, puesto que se beneficiaron con la transformación de Río en un gran puerto y, cada vez más, en el emporio máximo de la América portuguesa.

La situación de los negros libres y los mestizos empeoró con la intensificación e institucionalización de la estratificación sociétnica y los prejuicios que esto conllevaba; y también por ocurrir una inmigración muy grande en blancos pobres de la metrópoli, los cuales entraron en competencia con los negros libres y mestizos en el ejercicio de muchas profesiones. El aumento de los prejuicios en la sociedad de Río se nota también en la persecución a los judíos, acaecida en el gobierno de Álvaro da Silveira e Albuquerque (1702-1705) bajo el mando del obispo de la ciudad.

VUELVEN LOS FRANCESES[8]

Durante casi un siglo después de 1615, Río de Janeiro no había tenido problemas con los franceses. La vuelta de éstos, ahora en dos in-

[8] C. Boxer, *A idade de curo do Brasil,* trad. de Nair de Lacerda, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1963, pp. 89-106.

tentos de adueñarse de la ciudad para obtención de lucro, se dio con ocasión de la Guerra de Sucesión de España, en la que Portugal, aliado de Inglaterra y Holanda, luchaba en contra de Francia y España.

La razón principal de los ataques, sin embargo, fue la prosperidad de Río en la fase ascendente del oro en Minas Gerais. Con alrededor de 12.000 habitantes, no era la ciudad más grande de la colonia (lo seguía siendo Salvador de Bahía), pero en 1712 el Consejo Ultramarino portugués la describía como «la mejor y más importante» del estado de Brasil.

En su calidad de centro del comercio del oro, la importancia estratégica del puerto y de la ciudad hacía que Río estuviera bastante adecuadamente armado, encuadrado por fuertes y baluartes con artillería pesada. Sus fuerzas armadas de diversos tipos –2.670 hombres– eran, sin embargo, tal vez insuficientes.

En agosto de 1710, seis barcos corsarios franceses venidos de Brest transportando a mil combatientes intentaron forzar la barra de la bahía de Guanabara. Rechazados por los cañones del fuerte de Santa Cruz, se dirigieron hacia el suroeste, desembarcando en Guaratiba. Avanzando por tierra sin hallar resistencia en las zonas rurales, llegaron el 19 de septiembre a la ciudad misma. Dominando el morro del Desterro (Santa Teresa), donde dejaron una parte de los suyos, los invasores entraron a la zona urbana por un punto distinto al que había calculado el gobernador Francisco de Castro Morais, quien los esperaba con sus tropas en una trinchera en el límite occidental de Río, la «calle de la valla». Aun así, la resistencia de unos estudiantes y seguidamente de las tropas regulares de la ciudad bastó para forzar la capitulación francesa. Los corsarios dejados en el Desterro fueron cercados por moradores de la ciudad y masacrados. En total murieron 280 franceses y 70 de los defensores de Río; 650 de los invasores fueron presos, y algunos de ellos fueron más tarde enviados a Bahía. Las pérdidas materiales se redujeron al incendio de la residencia del gobernador, del edificio de la aduana y de algunas casas.

El jefe de los corsarios, Jean-François Duclerc, estuvo preso en el colegio de los jesuitas, trasladándole después a prisión domiciliaria en la residencia de un militar portugués, donde fue asesinado por cuatro hombres en marzo de 1711. Pese a la investigación ordenada por el gobernador de Río de Janeiro, no se descubrió a los asesinos; se cree que las razones del asesinato hayan sido de orden personal.

En Brest se preparó una nueva expedición, financiada por el conde de Tolosa y muchos otros que se asociaron a ella con sus capitales. Bajo el mando de René Duguay-Trouin, vino hacia Río con 17 barcos, 740 cañones y 5.800 hombres. La colonia fue avisada de la expedición corsaria antes que saliera de Francia y el 30 de agosto de 1711, un barco inglés llegó al puerto de Río con la noticia de que la escuadra francesa ya se acercaba. La ciudad había recibido refuerzos y munición de una flota comandada por Gaspar de Costa de Ataíde, cuyos barcos se quedaron, agregándose a los medios de defensa disponibles.

El 12 de septiembre de 1711, envueltos por la niebla, los barcos franceses pudieron penetrar en la bahía de Guanabara, venciendo la resistencia de los fuertes y de seis barcos de guerra (incendiados en seguida por orden de Costa de Ataíde para que los enemigos no se adueñaran de ellos).

En los días siguientes, mientras Duguay-Trouin preparaba el desembarque, el gobernador Castro Morais y su consejo de guerra multiplicaron los errores en la conducción de la defensa, de lo que resultó el control por los invasores de la isla de Villegaignon y después de los puntos altos de Río, dándoles gran ventaja en el combate decisivo.

El gobernador rechazó la petición de capitulación hecha por el jefe corsario. El 20 de septiembre los cañones del enemigo empezaron a castigar la ciudad. El 21 de septiembre, una fuerte lluvia inundó las calles, aumentando el pánico. Aunque el último consejo de guerra convocado por el gobernador había decidido a favor de la resistencia, contra la opinión de algunos comandantes y del juez de fuera de abandonar Río, aquella misma noche Castro Morais ordenó la evacuación, lo que se hizo en total confusión.

Entrando en la ciudad sin encontrar resistencia, los hombres de Duguay-Trouin libertaron a los prisioneros de la expedición de Duclerc y luego se pusieron todos a saquear Río de Janeiro con gran provecho.

El gobernador, aceptando el consejo de los jesuitas, decidió negociar la capitulación. La ciudad debió pagar un pesado rescate en oro, azúcar y ganado. Para el pago se reunieron recursos de la Real Hacienda, la Casa de la Moneda, de los jesuitas, de particulares, y bienes personales del gobernador.

Desde 1709, São Paulo y Minas Gerais estaban separados administrativamente de Río: su gobernador, Antonio de Albuquerque Coelho de Carvalho, al recibir una demanda de ayuda del gobernador de Río,

se había puesto en marcha hacia la costa con una tropa (unos seis mil hombres, pero con escasa munición). Llegando cuando ya estaba aceptada la capitulación, el gobernador de Minas y São Paulo se abstuvo de intervenir.

Los franceses volvieron a vender a la población de Río de Janeiro una parte de los bienes saqueados o recibidos en rescate, y pólvora. Zarparon, por fin, un mes y medio después de la capitulación.

El ayuntamiento de Río depuso al gobernador Castro Morais, nombrando en su lugar a Albuquerque Coelho de Carvalho. Ambos, sin embargo, fueron posteriormente enjuiciados y castigados junto con otras autoridades; el gobernador de Río por su conducta militar inepta, y Albuquerque por haber aceptado la capitulación al llegar. Castro Morais perdió todos sus bienes y se fue, desterrado, a la India.

La recuperación de Río de Janeiro ocurrió bastante rápidamente, pese al pesado rescate y los duros impuestos adicionales que pronto fueron exigidos a la colonia para ampliación de las obras de defensa en el litoral brasileño. Ello da la medida de la prosperidad creciente que conocía entonces la ciudad por sus vínculos privilegiados con las regiones mineras.

POLÍTICA Y GUERRA[9]

En 1709, el mismo gobernador de Río de Janeiro, Antonio de Albuquerque de Carvalho, había sugerido que São Paulo y Minas Gerais fuesen separados de su capitanía y quedasen constituidos en capitanía autónoma. Esto fue aceptado por la metrópoli, y Albuquerque nombrado primer gobernador de la nueva unidad administrativa colonial. Minas Gerais y São Paulo fueron separados en dos capitanías distintas en 1720.

La nueva y estrecha ligazón económica de Río con la región de las minas de oro, y su papel ya tradicional –y que no se interrumpió en 1709– en las acciones navales y el poblamiento en el litoral sur, terminaron por conducir al restablecimiento de la Repartición del Sur bajo el poderoso Gomes Freire de Andrade (1733-1763). Nombrado gobernador de Río de Janeiro en 1733, fue gradualmente acumulando otros go-

[9] *Idem.*

biernos: Minas Gerais (1735-1763), São Paulo con carácter provisional (1737-1739), Goiás y Mato Grosso (1737-1748). Finalmente, en septiembre de 1748 se decidió oficialmente que Río de Janeiro tendría autoridad superior a los gobiernos y comandos de Sacramento, Santa Catarina (hecha capitanía desde 1737 e incluyendo en esa época a Río Grande do Sul) y Santos; São Paulo se volvió una comarca de Río de Janeiro entre 1748 y 1763.

La misma capitanía de Río de Janeiro había perdido tierras al norte en 1764, cuando Salvador Correia de Sá e Benevides logró el restablecimiento de la capitanía de São Tomé o Paraíba do Sul en favor de sus hijos y descendientes, los vizcondes de Asseca; pero esta última capitanía fue de nuevo eliminada en 1753, con carácter definitivo.

Las actividades militares en las que actuaron los gobernadores y el puerto de Río en el período que examinamos tuvieron que ver, en primer término, con el combate a los piratas y corsarios franceses que de nuevo se hacían presentes en el litoral entre Cabo Frío, al norte, y la isla Grande, al sur, comerciando clandestinamente con muchos habitantes de la capitanía de Río de Janeiro. De esto se ocupó el gobernador Francisco Xavier de Távora (1713-1716).

Fueron los intentos de colonización portuguesa al margen izquierdo del Río de la Plata, y —en función de ello— el poblamiento de Santa Catarina y Río Grande do Sul, empero, que necesitaron de más esfuerzos y gastos, en gran parte hechos por la ciudad de Río de Janeiro. Interesados en la continuación del contrabando con Buenos Aires, los comerciantes de Río a veces perdían su entusiasmo respecto de las actividades del sur cuando la contribución militar y financiera que se les exigía resultaba excesiva.

En 1704-1705, después de resistir cinco meses, la colonia de Sacramento fue tomada por los españoles, yendo su gobernador portugués Veiga Cabral con la guarnición a Río de Janeiro. El segundo tratado de Utrecht (1715) decidió que la colonia volvería al dominio portugués, lo que ocurrió en 1716.

Fue el deseo de disminuir el aislamiento de la colonia de Sacramento y asegurar el margen izquierdo del Río de la Plata para Portugal el factor que llevó a la decisión de ocupar la región de Montevideo. Los gobernadores de Río de Janeiro y de Sacramento organizaron para ello una expedición de 150 hombres en 1723; pero la falta de recursos condujo, ya el año siguiente, al abandono de esa región, donde los españo-

les entonces fundaron la ciudad de Montevideo, aumentando todavía más el aislamiento y las amenazas a Sacramento.

El tercer ataque español a Sacramento ocurrió en 1735-1737, sin que la ciudad cayera.

En esa misma época, siempre en el sentido de establecer etapas intermedias entre su ciudad y el Río de la Plata, los gobernadores y comerciantes de Río de Janeiro trataron de poblar Río Grande do Sul; antes ya lo habían hecho en Santa Catarina, más al norte. Ambas regiones después se volvieron importantes como vendedoras de alimentos al puerto de Río de Janeiro.

Después del tratado de Madrid entre España y Portugal, le correspondió al gobernador de Río, Gomes Freire de Andrade, dirigir por el lado portugués los intentos de demarcación de la frontera en el sur. Pero el trabajo no pudo completarse, y en 1761 el tratado de Madrid resultó anulado por el del Pardo.

Poco después, casi al concluir la Guerra de los Siete Años, de nuevo cayó Sacramento en manos españolas en 1762. Al principio del año siguiente, una escuadra anglo-portuguesa la bombardeó. Aunque tal acción no resultó decisiva, el mismo año el tratado de París hizo devolver Sacramento a Portugal.

Después del ataque triunfante de Duguay-Trouin a Río de Janeiro en 1711, las fortificaciones volvieron a constituir una de las preocupaciones centrales de sus gobernadores. Una cadena de hierro cerró la entrada de la barra de la bahía de Guanabara. El gobernador Francisco Xavier de Távora (1713-1716) le encargó al ingeniero militar francés Jean Massé el diseño de una muralla de protección al oeste de la ciudad, empezando en el morro de Conceição, contornando el de Santo Antônio y llegando al de Castelo: la obra fue iniciada, pero no se concluyó. Muchos fuertes fueron reparados. En su largo gobierno de treinta años, Gomes Freire de Andrade trató de construir nuevas fortificaciones —el fuerte del morro de Conceição, las instalaciones militares de la isla de Villegaignon— y reorganizó las tropas de la ciudad, cuya indisciplina ya les había creado muchos problemas a varios gobernadores.

Al mismo Andrade le tocó instalar en Río de Janeiro, el 15 de junio de 1752, un tribunal de apelación paralelo al de Bahía —el Tribunal da Relação—, del que fue el primer presidente. Y, aplicando una decisión metropolitana de 1759 que era parte integrante de las reformas del ministro Pombal, expulsó de la ciudad en 1760 a los jesuitas (más de cien),

confiscando todos sus bienes, en parte vendidos en subasta pública. Desde entonces, las grandes propiedades rurales de la Compañía pasaron a la corona, en especial la hacienda de Santa Cruz, al oeste de Río, la cual, además de la casa de los religiosos y la iglesia, comprendía una escuela, un hospital, talleres artesanales, una fábrica de ladrillos y otra de cal, más de 700 esclavos, mucho ganado y obras de canalización.

Gomes Freire de Andrade, el más poderoso gobernador de la primera mitad del siglo XVIII, fue nombrado conde de Bobadela en 1758. Su dominio sobre Río y una parte inmensa de Brasil sólo se interrumpió con su muerte, acaecida el 1.º de enero de 1763.

Una provisión real del 1.º de marzo de 1757 le concedió al ayuntamiento de Río de Janeiro el privilegio de titularse Senado de la Cámara. Esto podría parecer una medida más que, como las que mencionamos en el capítulo anterior, venía a ensanchar los poderes y atribuciones de dicho ayuntamiento. Pero no se trata de eso, sino más bien de una concesión puramente formal. El siglo XVIII vio, en los hechos, la decadencia de la autonomía municipal en el Brasil colonial.

En el pasado, dicha autonomía se había desarrollado debido a que la crónica escasez de recursos llevaba a que la corona portuguesa, para garantizar y ampliar sus dominios de América, dependiese de la participación efectiva, financiera y militar de los grupos dominantes coloniales.

La pérdida de Oriente condujo, sin embargo, a que Portugal concentrara sus ambiciones y esperanzas en Brasil, lo que ya en el siglo XVII llevó a un esfuerzo de centralización. Pero fue el deseo de controlar el flujo de oro brasileño el factor de la centralización mucho más severa en el siglo XVIII, culminando en las reformas del futuro marqués de Pombal, empezadas en 1750 y destinadas a subordinar comercialmente a la colonia de América de forma efectiva, a ampliar el grado en que contribuía al coste de la misma política colonial (esta vez sin grandes concesiones en cambio) y a las finanzas metropolitanas. En realidad, sin embargo, no había gran novedad en los esfuerzos centralizadores de Pombal, que venían a consolidar una política que ya se trataba de implantar desde hacía muchas décadas.

Las reformas de Pombal suelen compararse a las de los Borbones de España. Hay, indudablemente, puntos comunes: centralización, regalismo, expulsión de los jesuitas. Pero hay igualmente diferencias significativas. No hubo, por ejemplo, la intención sistemática de alejar a los

portugueses nacidos en Brasil de los tribunales, ayuntamientos y otras instancias del poder colonial. En las regiones del centro-sur, ahora las más esenciales de la América portuguesa, la inmigración masiva de portugueses metropolitanos en el siglo XVIII impidió que ocurriera algo semejante al control que los criollos de América española pudieron ejercer por algún tiempo sobre las Audiencias, por ejemplo. Tampoco se trataba de romper el poder de algo semejante a lo que fue en la Nueva España el eje México-Veracruz como medida previa al establecimiento de un control más efectivo. En Brasil, Pombal quiso atraer a los grandes comerciantes instalados en ciertos puertos, como el de Río, para integrarlos en sus esquemas, aunque en posición subordinada[10].

En el caso de Río de Janeiro hubo, sin embargo, algunos conflictos entre los portugueses que llegaban en número creciente de la metrópoli —yendo a las minas de oro pero también instalándose como comerciantes en Río— y las familias establecidas hacía tiempo en la ciudad. La ampliación del grupo de mercaderes al por mayor en la ciudad se hizo, en el siglo XVIII, mediante la venida de inmigrantes que trataban de asociarse a otros portugueses metropolitanos, rehusando aliarse a los nacidos en Brasil. Desde el siglo XVII los dueños de ingenios venían enfrentándose a muchas dificultades, lo que amenazaba su posición política y social: esto los volvía agresivos.

En 1707, los comerciantes portugueses se quejaron de que los miembros de las familias tradicionales de la ciudad empleaban toda clase de medios legales e ilegales para excluirlos de la lista de lectores y de los puestos mismos del ayuntamiento. Lograron el acceso que pretendían al poder municipal, pero en un momento en que las atribuciones efectivas del ayuntamiento ya disminuían[11].

El período de 1705 a 1716 fue marcado por grandes tumultos con ocasión de las elecciones municipales de Río —terminando, a veces, en asesinatos— y por conflictos de jurisdicción entre el ayuntamiento y las autoridades nombradas por Lisboa (gobernador, juez de fuera, etc.). La tendencia principal fue, desde entonces, el aumento gradual de los poderes del gobernador, agente del dominio portugués, y el retroceso

[10] M. Y. L. Linhares (compiladora), *História geral do Brasil,* Editora Campus, Río de Janeiro, 1990, pp. 89-104.

[11] C. Prado Junior, *Evolução política do Brasil e outros estudos,* Brasiliense, São Paulo, 1963, p. 38.

de los poderes de la municipalidad, pero no se cumplió sin contradicciones y vacilaciones.

Un ejemplo interesante es el del gobernador Luís Vahia Monteiro (1725-1732). Los historiadores tradicionales presentan a ese gobernador como un campeón de la honestidad y de la justicia, en lucha constante contra el contrabando de oro y de esclavos, y oponiéndose a otros abusos de diversos tipos: por ello, entró en conflicto con el ayuntamiento, los religiosos, diversos funcionarios y magistrados. Terminan afirmando que la protección que lograban en Lisboa muchos contrabandistas y monederos falsos le llevó a la locura, lo que permitió por fin que el ayuntamiento le sustituyera, y causó su muerte poco después, en septiembre de 1733.

Ahora bien, parece más razonable interpretar lo que le pasó a Vahia Monteiro en función de las diferencias que separaban muchas veces a los intereses metropolitanos y coloniales. Fue él exactamente el gobernador encargado de aplicar en Río un pesado impuesto muy mal visto por los habitantes de la colonia: el que se creó en 1727 para forzar a los habitantes de las colonias a contribuir a la dote de la infanta Bárbara de Braganza y al conjunto de intercambios matrimoniales con España (1729), y que la ciudad sólo terminó de pagar en 1753. Resulta obvio que Monteiro no podría ser muy popular. Y ciertamente que el contrabando de oro, esclavos y otras mercaderías, un crimen para el gobierno de Lisboa y sus representantes en Río, no era comprendido así por los hacendados y comerciantes de la ciudad, que veían en él una parte necesaria e importante de sus posibilidades de acumular capitales (e incluso de abastecer a Río de muchas cosas necesarias, puesto que los envíos de la flota eran siempre insuficientes).

Pese a todo, Portugal necesitaba de tales colonos, quienes por eso mismo podían a veces hacerse escuchar en Lisboa. Vahia Monteiro —como antes ya le ocurrió al gobernador Francisco Xavier de Távora (1713-1716)— fue apoyado en un primer momento por la metrópoli, pero después fue censurado por el Consejo Ultramarino, siendo revocadas algunas de sus medidas. Hasta la época de Pombal, la política portuguesa hacia Brasil en general y Río de Janeiro en particular comportaba tendencias aparentemente contradictorias. Se trataba, de hecho, de la habilidad de una metrópoli debilitada que sabía cuándo debía retroceder y hacer concesiones parciales.

La ciudad y la cultura

Río de Janeiro sólo empezó a extenderse más allá del cuadrilátero del que hablamos en el capítulo precedente alrededor de 1750, cuando comenzó su expansión hacia el norte, en la dirección de São Cristóvão, pese a los pantanos. La ciudad era, por tanto, pequeña todavía, y aún presentaba aspectos rurales en la zona urbana: la calle después llamada de Ouvidor a principios del siglo XVIII era más bien un camino recorrido por carretas tiradas por bueyes.

Fue el gobernador Ayres de Saldanha (1719-1725) quien, a petición del ayuntamiento, ordenó que por primera vez algunas de las calles centrales de Río fueran empedradas. También trató de construir una canalización más adecuada de las aguas del río Carioca hacia la ciudad: un acueducto imponente levantó sus arcos entre el morro de Desterro o Santa Teresa y el de Santo Antonio. Al principio el agua sólo alcanzaba el campo de la Ajuda (Cinelãndia actual), pero el gobernador la hizo llegar hasta el primer chafariz o fuente pública, junto a la ladera del convento de Santo Antonio. En la época de Gomes Freire de Andrade, el acueducto fue ampliado y mejorado, en 1740-1750. Los llamados Arcos de Carioca constituyeron la obra pública más importante de los tiempos coloniales y todavía existen.

Tanto antes como después del acueducto, el agua era vendida también directamente en las casas por aguadores negros e indios, quienes la llevaban en recipientes de barro equilibrados sobre la cabeza. Fueron sustituidos más tarde por portugueses que la transportaban en grandes barriles sobre carretas tiradas por burros o esclavos.

El chafariz de Santo Antonio, o de la Carioca, instalado en 1723, era punto de encuentro de los esclavos de la ciudad, cuyo control llevó a que, en la época de Gomes Freire de Andrade, fuera creado en las cercanías un cuerpo de guardia.

En el siglo XVIII, el ejército portugués formó a brillantes ingenieros militares, autores en Brasil de tratados de artillería o estrategia, pero que también actuaron como arquitectos en el diseño y construcción de iglesias y edificios públicos. A uno de ellos, el general de brigada José Fernandes Alpoim, bajo el gobierno del conde de Bobadela, Río de Janeiro debió construcciones importantes, algunas de las cuales aún pueden verse. Así, por ejemplo, la nueva residencia de los gobernadores, en la plaza del Carmo (actual plaza Quinze de Novembro), inaugurada en 1734,

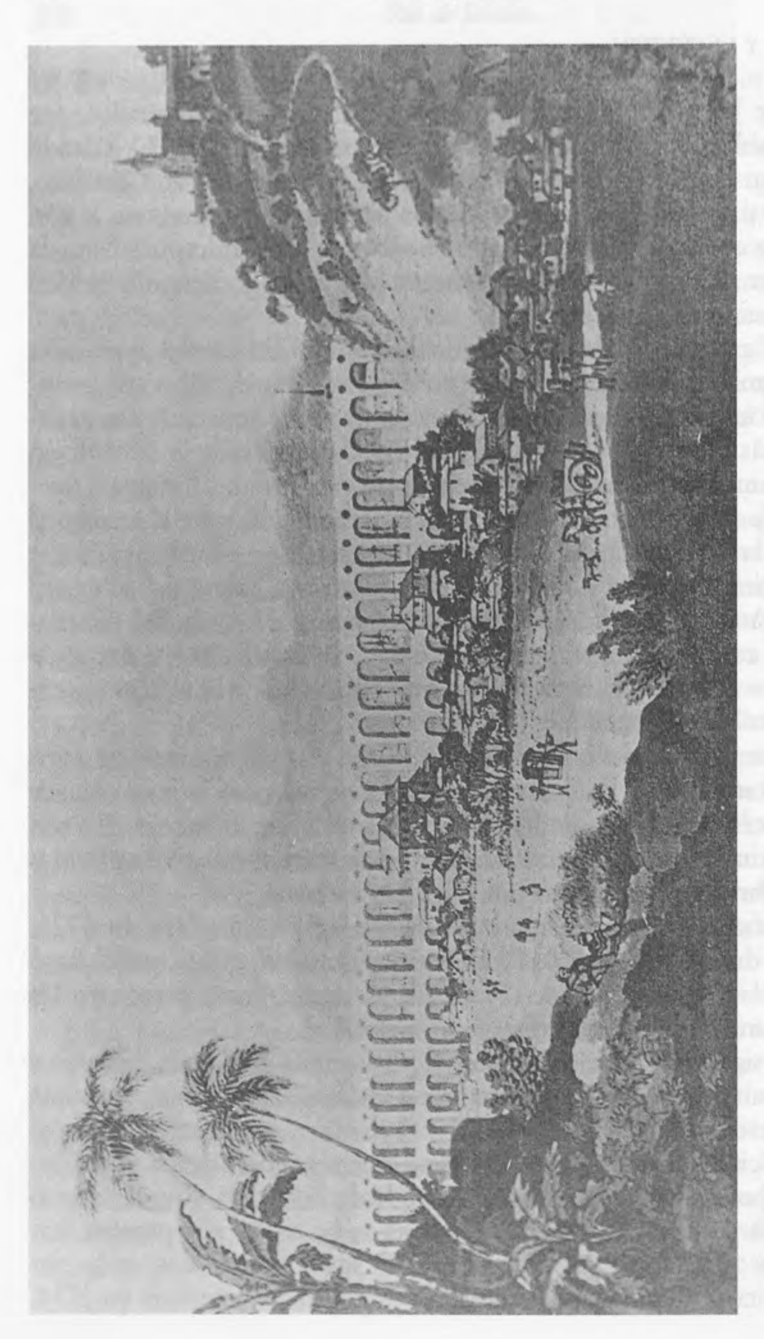


Fig. 12: Acueducto construido por el gobernador Gomes Freire de Andrade en 1740-1750, ampliando la obra anterior del gobernador Ayres de Saldanha (1719-1725). El cuadro es del pintor inglés William Alexander, y fue publicado en 1806 en un libro de viajes relativo a 1792-1793. Cruls, *op. cit.*, I, p. 123.

cerca de la cual se instaló otra fuente pública; en la misma plaza, tres casas —en una de las cuales se instaló en 1757 el Senado de la Cámara— y un arco («arco de Teles»); el mismo Alpoim fue encargado de edificar el convento femenino de la Ajuda entre 1745 y 1750 (demolido en 1918).

La catedral de San Sebastián, en el cerro de Castelo, fue abandonada en 1734, instalándose la sede episcopal en la iglesia de la Cruz, en la calle Direita (actual Primeiro de Março), y después en la Candelaria. Gomes Freire de Andrade inició en 1742 la construcción de una nueva catedral, pero dicha obra se interrumpió.

Como en todos los períodos de prosperidad de Río de Janeiro, en el que estudiamos surgieron muchas iglesias y capillas en la misma ciudad y sus alrededores. Los dos conventos más antiguos tomaron entonces su aspecto actual: el de Santo Antonio, de los franciscanos, entre 1745-1780, mientras la decoración interior de la iglesia del monasterio de São Bento es de 1736. En el convento de Santo Antonio funcionaron cursos de filosofía y teología desde 1650; allí vivió fray Apolinario da



Fig. 13: Río de Janeiro y sus fortificaciones en 1713, plano de Jean Massé. Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa). La ciudad aparece aún limitada al «cuadrilátero» del que se ha hablado en el capítulo anterior. G. Cruls, *op. cit.*, I, p. 140.

Conceição (muerto en 1760), historiador de los franciscanos. Fue también en el siglo XVIII cuando surgieron los primeros conventos femeninos, inicialmente prohibidos por las autoridades debido a la escasez de mujeres blancas en la ciudad. En 1705 se creó el convento de Ajuda —limitado a 50 religiosas—, después trasladado al edificio construido por Alpoim. En 1751 se instalaron religiosas en el convento de Santa Teresa, todavía en construcción: por tal razón, el morro de Desterro pasó a ser el morro de Santa Teresa.

Si la urbanización y los progresos urbanos avanzaban, aunque lentamente, la cultura permanecía en estado rudimentario. Portugal nunca permitió la creación de universidades en Brasil. Y tampoco de tipografías: el gobernador Gomes Freire de Andrade favoreció en 1747 la creación de una imprenta, pero la experiencia acabó pronto por orden del gobierno metropolitano.

Bajo la protección de ese gobernador surgieron dos academias literarias: la de los Felices, instalada en 1736, con treinta miembros, y la de los Selectos, en 1752, con cuarenta miembros. Ambas fueron efímeras, aunque algunos de los participantes tuvieran alguna celebridad en Río en aquella época, como la poetisa ciega Ángela do Amaral. Los miembros de las academias eran sobre todo sacerdotes, militares, funcionarios y algunos comerciantes.

La enseñanza seguía limitada a pocos colegios religiosos. Los principales eran el de los jesuitas, hasta su expulsión en 1760, y el seminario de San José, en una ladera del Castelo, fundado por Gomes Freire de Andrade. En el seminario estudió José Basilio da Gama —cuyos estudios en Europa fueron facilitados por el gobernador—, autor del poema antijesuítico *Uruguay,* publicado en Portugal. La ausencia de escuelas de nivel universitario hacía que las familias ricas enviaran a Portugal u otros países de Europa a sus hijos a formarse.

La «africanización» de Río de Janeiro fue acompañada por un avance de los prejuicios de color. Aunque no había leyes que prohibieran el matrimonio legítimo de blancos con negros y mulatos, ello resultaba inaceptable socialmente. Se toleraban las uniones libres entre hombres blancos y mujeres negras o mulatas, pero jamás de hombres negros o mulatos con mujeres blancas. Aunque negros libres y blancos a veces actuaban en las mismas actividades, se mantenían aparte: había, por ejemplo, un cuerpo de tropa separado para los mulatos. En el servicio público, los negros y mestizos ocupaban sólo funciones subalternas. Fueron muy



Fig. 14: Convento de San Antonio, construido en su forma actual a partir de 1754. Foto de Haydée M. de Oliveira (1990).

pocos los sacerdotes negros; y no hubo, en los tiempos coloniales, ninguna religiosa que no fuese blanca.

Las cofradías o hermandades religiosas con mucha frecuencia no admitían a miembros que no fueran blancos (así las de San José y San Pedro). Desde el siglo XVII se crearon cofradías sólo de negros o mulatos: Nuestra Señora de la Lampadosa, Nuestra Señora del Rosario, Santa Ana, San Blas, etc.

Hubo medidas legales de represión y discriminación. En 1741, una orden real estableció que los esclavos capturados en palenques de negros fueran marcados en el hombro antes de volver a su dueños. En 1749, otra orden real se volvió contra el lujo de los esclavos, libertos o aun negros y mulatos nacidos libres, prohibiéndoles el uso de sedas, lanas, otras telas finas, joyas de oro y plata; los castigos en caso de desobediencia a esta ley eran duros: azotes en plaza pública, prisión, deportación.

Existieron también enemistades entre determinadas profesiones. El ayuntamiento separó en calles distintas a los pescadores y los abaceros para evitar peleas entre ellos.

En cuanto a grandes fiestas públicas, se conoce una en 1762 para celebrar el nacimiento de un príncipe portugués: durante varios días hubo ceremonias religiosas, corridas de toros, juegos, bailes y desfiles de carros ornamentados.

V

RÍO DE JANEIRO, CAPITAL DE LOS VIRREYES (1763-1808)

SE TRASLADA A RÍO LA CAPITAL COLONIAL

El gobernador general de Brasil, principal funcionario de la administración portuguesa en la colonia, pasó a tener desde 1720 siempre el título de virrey (anteriormente sólo tres lo habían tenido). El traslado de la sede del virreinato de Salvador de Bahía a San Sebastián de Río de Janeiro ocurrió en 1763, en el contexto de las reformas de Pombal, secretario de Estado del rey José I (1750-1777). Las razones de ello fueron de dos tipos:

En primer lugar, la decisión de Pombal se debió a cambios bastante profundos que atravesaba la colonia en función de la explotación de las minas de oro. Una de las consecuencias de la atracción ejercida por tales minas fue la fuerte inmigración hacia Brasil desde Portugal y África —esta última una migración compulsiva, evidentemente—, cuyo resultado fue que el sur de la colonia pasó a tener un gran peso demográfico, económico y social. Debe recordarse, en especial, la proporción de blancos de origen europeo —único grupo que tenía peso político— en la población del sur en comparación con la de Bahía o del nordeste en su conjunto. A fines del siglo XVIII, los blancos eran un 33,6 por cien de la población de Río de Janeiro, contra un 19,8 por cien solamente en Bahía[1].

Río de Janeiro, como vimos, creció económicamente en su calidad de centro comercial y puerto de las minas. Con el tiempo, se transformó en el puerto y plaza mercantil de mayor importancia de Brasil, no sólo

[1] J. Lockhart y S. B. Schwartz, *Early Latin America,* Cambridge University Press, Nueva York-Cambridge, 1983, p. 399.

en lo relativo al comercio con la metrópoli y la trata de esclavos africanos, sino también en cuanto al cabotaje y las comunicaciones terrestres con las capitanías del centro y del sur. Pero eso no lo dice todo. La capitanía de Río de Janeiro, contando con numerosos esclavos venidos principalmente de Angola, en el período que analizamos se volvió una región azucarera mucho más importante que en el pasado; desarrolló, además, otras producciones de exportación.

En segundo lugar, la ciudad de Salvador, por su situación geográfica, resultaba inadecuada como centro de coordinación de la política portuguesa en el Río de la Plata y zonas intermedias al norte de tal río. Río era ya hacía mucho ese centro, y ello fue sin duda una de las razones que condujeran finalmente al desembarque en su puerto, el 19 de octubre de 1763, de Antonio Álvaro de Cuhna, el conde de Cunha, primer virrey en gobernar en la nueva capital.

Desarrollo de la urbanización y la cultura en la nueva capital de los virreyes

Las características de un urbanismo más dirigido y planeado se acentuaron en Río de Janeiro bajo los virreyes. En 1799, sus habitantes sumaban 43.377, de los cuales 19.578 (45 por cien) eran blancos: una proporción de blancos mayor, por tanto, que en el conjunto de la capitanía. Los conventos y casas religiosas abrigaban a 1.208 personas. La ciudad propiamente dicha comprendía cuatro feligresías: Sé, Candelaira, São José y Santa Rita. Las feligresías rurales se multiplicaban: isla de Governador, Irajá, Inhaúma, Guaratiba, Paquetá, Engenho Velho, etc. El núcleo urbano aumentó, en especial con la incorporación de la región antes pantanosa de los campos de São Domingo y Santana, en la zona donde hoy están la plaza de la República y una parte de la avenida Presidente Vargas.

Varios de los virreyes estuvieron ligados a la apertura de nuevas calles, o a la decisión de alinear o empedrar calles y plazas ya existentes. Así, el conde de Cunha (1763-1767) abrió la calle de Piolho, oigen de las actuales Carioca, Visconde do Rio Branco y Frei Caneça, desde la plaza de la Carioca hasta la laguna de Sentinela; el marqués de Lavradío (1769-1779) ordenó que algunas calles centrales fueran empedradas, y abrió la calle que aún lleva su nombre, desde el *rossio* o ejido de la ciu-

dad (actual plaza Tiradentes) hasta el camino de Matacavalos (actual calle Riachuelo); Luís de Vasconcelos e Sousa (1779-1790) mandó empedrar de nuevo la plaza del Carmo (actual Quinze de Novembro) y abrió la «calle de las bellas noches» (actual Marrecas); el conde de Resende (1790-1801), además de hacer empedrar la «calle del caño» (actual Sete de Setembro), fundó las calles de Inválidos, Senado y Resende. Dos grandes vallas abiertas, llenas de suciedad y origen de nubes de mosquitos, fueron cubiertas con losas de piedra: el conde de Cunha le ordenó al ayuntamiento o Senado de la Cámara que lo hiciera en la «calle de la valla» (Uruguaiana), lo que se cumplió sólo parcialmente por la insuficiencia de los recursos de la municipalidad; y el conde de Resende mandó que el caño de la «calle del caño» fuese cubierto con bóvedas de piedra.

La expansión urbana hizo avanzar mucho el aterramiento de las lagunas y pantanos: la de Pavuna (actual plaza de São Francisco) y la de Santo Antonio o de la Carioca, bajo el marqués de Lavradío; Luís de Vasconcelos e Sousa se ocupó en aterrar la de Boqueirão; y el conde de Resende comenzó a vencer a los pantanos de lo que es hoy la plaza de la República (antes un depósito de basura y animales muertos) con recursos exigidos a los vecinos en dinero, materiales y trabajo de esclavos. Sin desaparecer todavía, la laguna de Sentinela disminuyó considerablemente.

Empezó también en esa época la preocupación por los efectos de las grandes lluvias en los cerros: Lavradío hizo construir una muralla de piedra para impedir los deslizamientos en el morro de Santa Teresa.

La ciudad tuvo por primera vez un sistema de iluminación pública —aunque no muy adecuado y sin duda insuficiente—, al mandar el virrey conde de Resende que se instalaran, en las calles del centro, lámparas que usaban como combustible el aceite de pescado.

El acueducto de la Carioca, en el que anteriormente el agua corría a cielo abierto, fue cubierto por orden del mismo virrey. Se multiplicaron los chafarices o fuentes públicas en diversos puntos de la ciudad. Un muelle de piedra, delante del palacio de los virreyes, en la plaza del Carmo, provisto de escaleras y una rampa, fue construido por Luís de Vasconcelos e Sousa y ampliado por el conde de Resende. El chafariz local, situado antes junto al palacio, fue trasladado a la cercanía inmediata del nuevo muelle para facilitar el suministro de agua a los barcos.

En los tiempos del virreinato, además de fortificaciones, fueron cons-

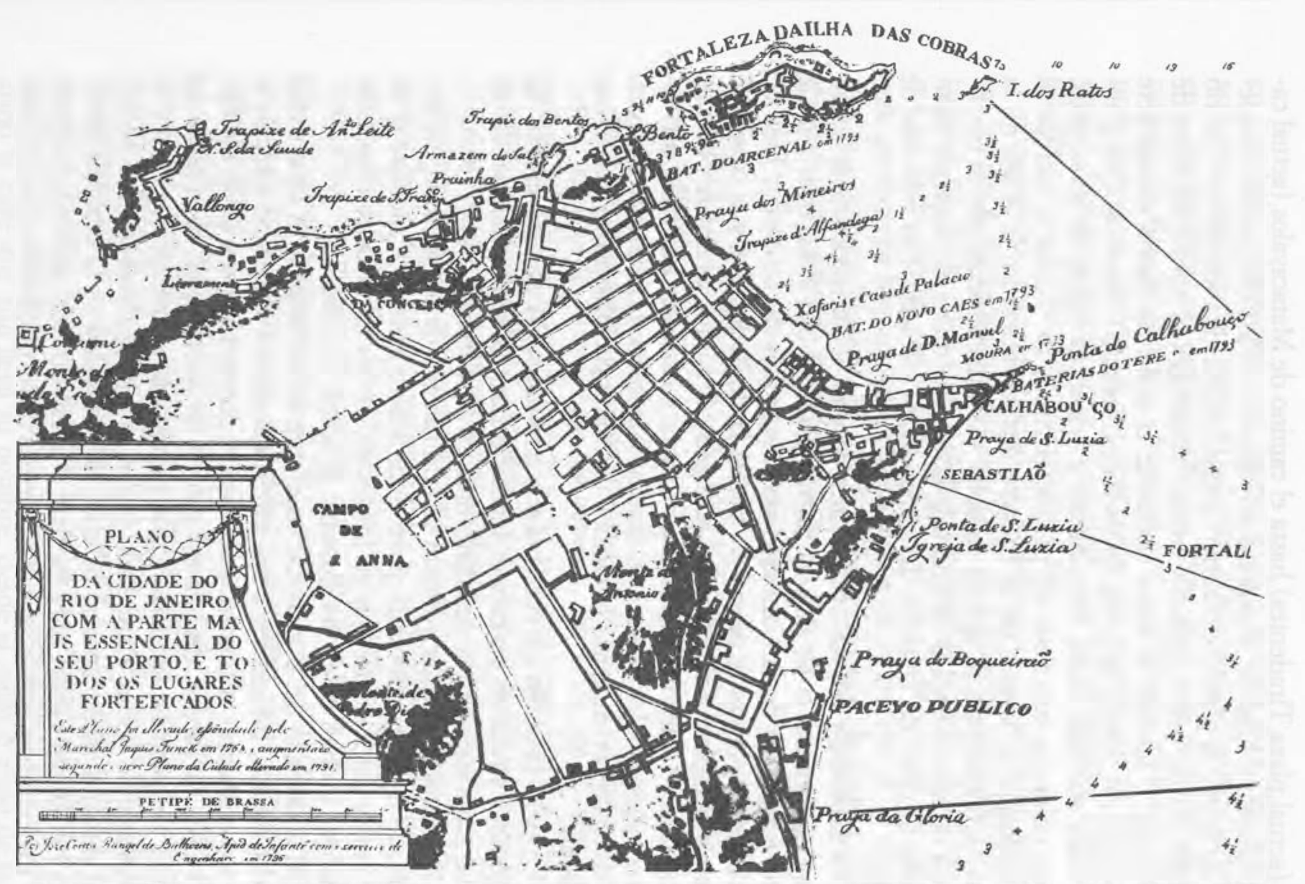


Fig. 15: Río de Janeiro en 1796. Plano de José C. Rangel de Bolhões, actualizando el planetario de Jacques Funck (1768). Greehlag, *op. cit.*, I, entre pp. 46-47.

truidos, reparados y ampliados diversos edificios públicos e iglesias. Los planes de una nueva catedral no se concretaron en tiempos coloniales; sin embargo, el cabildo de la catedral se reunió en la igiesia del Rosario, perteneciente a una confradía de negros, en 1739 y 1806, pasando en 1806 a hacerlo en la iglesia del Carmo. La aduana del puerto fue ensanchada. La casa de los gobernadores —ahora palacio de los virreyes— ganó un piso más y sufrió reformas. Se construyó la Casa de los Pájaros, origen lejano del Museo Nacional. Después de aterrarse la laguna de Boqueirão con el suelo del cerro Mangueiras (de hecho una parte del morro de Santa Teresa), en el aterramiento se construyó, junto al mar, el Paseo Público (1779-1783), con sus jardines, una terraza y pabellones.

Por supuesto que la ciudad todavía presentaba muchas deficiencias. El primer virrey no quiso vivir en el palacio virreinal debido al mal olor y a los mosquitos. Cerca de allí, los esclavos llamados «tigres» seguían tirando al mar los excrementos domésticos, puesto que no existía un sistema de canalización de aguas negras. Aunque se abrieron pequeñas vallas para hacer escurrir el agua de las lluvias en algunas calles, al terminar el siglo se hallaban obstruidas por la basura acumulada, como se decía en los informes de unos médicos consultados en 1798 por el ayuntamiento acerca de las condiciones higiénicas de Río de Janeiro. Las calles eran estrechas —en parte como defensa contra el calor—, con casas muchas veces mal hechas y sin vidrios en las ventanas (sustituidos por paja entrelazada o por balcones de madera cerrados con celosías). Sólo unas pocas calles y plazas centrales eran empedradas. Los incendios eran muy frecuentes: entre los más importantes del siglo están el del primer teatro de la ciudad (1769), la iglesia del Parto (1789), la Casa del Ayuntamiento o Senado de la Cámara (1790) —en el que se perdió casi todo el archivo municipal— y la «Casa dos Contos» (1805) —depósito de los metales preciosos debidos al rey como impuesto—. El virrey Luís de Vasconcelos e Sousa quiso en 1788 que el ayuntamiento ordenase a los vecinos que, al ocurrir cerca de sus casas un incendio nocturno, iluminasen las puertas o ventanas de sus residencias para facilitar el paso de los hombres a caballo y los carros que se dirigían al sitio del fuego.

En cuanto a los aspectos intelectuales, pese a las muchas limitaciones del colonialismo portugués, Río adquirió alguna importancia como centro cultural bajo los virreyes.

Para sustituir la enseñanza de los jesuitas surgieron las «aulas re-

gias»: clases de primeras letras, latín y griego (1772); de filosofía (1774); de retórica y poética (1782), siendo estas materias enseñadas por el poeta Silva Alvarenga. Había además tres seminarios –de San José, San Joaquín y Lapa– y una clase de dibujo, creada en la época del virrey Fernando José de Portugal (1801-1806). Ciertos letrados tuvieron algún brillo: el padre apodado «Perereca» (Luís Gonçalves dos Santos), el poeta y abogado Manuel da Silva Alvarenga, el obispo Francisco de Lemos, Balthasar da Silva Lisboa (autor de los *Anales de Río de Janeiro),* entre otros. En el convento de Santo Antonio funcionó una escuela –llamada con alguna exageración Universidad– en donde se estudiaba latín, griego, hebraico, teología, filosofía, historia y retórica (1776-1805). En 1787, los profesores de las «aulas regias» se quejaron al rey de que el prestigio de esa «universidad» perjudicaba a sus intereses[2].

Bajo la protección del marqués de Lavradío, el médico José Henrique de Paiva fundó en 1772 una Academia Científica que se reunía en el palacio virreinal, para el desarrollo de las ciencias naturales, la medicina y la agricultura. Esta academia fue efímera. Aunque también efímera, resulta más interesante la Sociedad Literaria, fundada en 1786 con el apoyo del virrey Luís de Vasconcelos e Sousa, de hecho también volcada a las ciencias: fue miembro importante el botánico franciscano fray José Mariano Veloso. La Sociedad funcionó entre 1786 y 1790, y de nuevo en 1794. En esta segunda ocasión, estaba muy interesada en las ideas de los filósofos y enciclopedistas franceses, y en la misma Revolución Francesa. Denunciada como subversiva, la Sociedad Literaria fue cerrada, siendo presos el poeta y profesor Silva Alvarenga, el doctor Mariano José Pereira (bachiller de Coimbra) y algunas personas más. Pese a no haber pruebas de las acusaciones, quedaron encarcelados durante veintisiete meses.

En los últimos años del siglo XVIII había en Río de Janeiro dos librerías. Los libros que vendían eran todos importados, ya que la imprenta seguía prohibida en Brasil. La investigación que sucedió a la denuncia en contra de los miembros de la Sociedad Literaria permite conocer el contenido de la biblioteca del doctor Pereira da Fonseca. Entre otros libros, poseía las obras completas de Voltaire, escritos de Rousseau, el abate Raynal y el marqués d'Argens (un divulgador de la Enci-

[2] A. Marciniszyn, «Convento de Santo Antônio do Rio de Janeiro (Resumo histórico desde a sua origen até hoje)», *Vida Franciscana,* 48 (1982), p. 18.

clopedia), pero también del padre Pereira de Figueiredo, defensor del regalismo portugués apoyado por el marqués de Pombal (cuyo gobierno había terminado pocos años antes, en 1777). Fue frecuente, en Brasil, tal eclecticismo, uniendo ideas nuevas y tradicionales. Un mismo intelectual podía ser a la vez discípulo de Adam Smith y defensor de la monarquía, el catolicismo y la esclavitud de los negros, por ejemplo. Pereira da Fonseca participó, ya en el siglo XIX, en el movimiento de Independencia de Brasil, transformándose en miembro de la aristocracia imperial con el título de marqués de Maricá[3].

Río tuvo en el siglo XVIII dos teatros u óperas. El primero fue creado, en 1767, por el padre Ventura —músico mulato y jorobado—, con artistas también mulatos, pero se incendió en 1769. En esa misma época, cerca del palacio de los virreyes, surgió el teatro de Manuel Luís, que existió hasta los primeros años del siglo XIX. Visitantes portugueses quedaron escandalizados al constatar en 1782 que en este último teatro podían actuar en escena mujeres, lo que en la metrópoli se consideraba inmoral.

En lo relativo a las artes plásticas, aunque el barroco era todavía predominante, Río de Janeiro, bajo el virreinato, sufrió la influencia del racionalismo empezado bajo el marqués de Pombal. Aunque se construyeron en la ciudad iglesias típicamente barrocas de muy alto nivel (San Francisco, Carmo), se nota una tendencia a las construcciones poligonales (iglesia de Nuestra Señora de la Gloria) o curvilíneas (San Pedro de los Clérigos, desaparecida con la construcción de la avenida Presidente Vargas). Se hicieron presentes los primeros elementos neoclásicos, y al terminar el siglo la reacción antibarroca aparecía ya muy claramente.

Entre los artistas de entonces hay que destacar a Valentim de Fonseca e Silva (nacido entre 1740 y 1750, muerto en 1812), hijo de un portugués y una mujer negra. Discípulo en Brasil de Luís da Fonseca Rosa, estudió también en Portugal. Fue el más importante maestro de su tiempo en las esculturas y relieves de madera, el trabajo de esmalte sobre metal, el diseño de monumentos de tipos diversos (chafarices, jardines del Paseo Público, lampadario del monasterio de São Bento, etc.). Como su profesor Rosa, perteneció a una corriente que se alejaba del barroco y

[3] S. Duarque de Holanda y P. M. Campos (coordinadores), *A época colonial, História geral da civilização brasileira,* tomo I, 2.° volume, Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1973, pp. 406-410.

fue apoyada por los virreyes, en conjunto con sus colaboradores en el Paseo Público, los que decoraron los pabellones de la terraza del mismo: el sargento Francisco dos Santos Xavier y el pintor Leandro Joaquim. A estos artistas se aplica la denominación de Escuela Fluminense. Tal escuela mezclaba el primitivismo con fórmulas ya neoclásicas. Otro miembro de ella fue el franciscano fray Francisco Solano, ilustrador de la *Flora Fluminense* en once volúmenes (obra de fray José Mariano Veloso). En uno de los pabellones del Paseo Público, Leandro Joaquim pintó una serie de cuadros que reproducían paisajes y escenas de la ciudad de Río: la barca de la bahía de Guanabara, la pesca de la ballena, el incendio de un barco en el puerto, etc. Con la destrucción de la terraza del Paseo Público en los primeros años de este siglo, tales pinturas se perdieron.

POLÍTICA Y GUERRA

Las instrucciones recibidas por el primer virrey residente en Río de Janeiro, el conde de Cunha, en 1763, lo transformaban en un delegado del poder monárquico absoluto, responsable solamente ante el rey de Portugal. Las atribuciones de su cargo fueron muy ampliadas a continuación: el virrey pasaba ahora a tener plena autoridad sobre los funcionarios civiles y militares, pudiendo nombrarlos y exonerarlos libremente. Por otra parte, las instrucciones de todos los virreyes ponían gran énfasis en los objetivos fiscales: se trataba de administrar Brasil con un mínimo de gastos de la Real Hacienda, pero obteniendo para ésta un máximo de ingresos.

A la par del virrey existían las Juntas Generales, integradas por el obispo, los comandantes militares más importantes, los funcionarios principales de hacienda y justicia, los oidores de las capitanías, y —en ciertos casos— representantes de los ayuntamientos. Aunque tales Juntas tenían grandes poderes relativos a denuncias contra jueces y altos funcionarios, cuestiones de seguridad interna y externa y conflictos de jurisdicción, en realidad estaban sometidas al virrey, el único que las podía convocar y las presidía (como presidía también al Tribunal de la Relación de Río de Janeiro).

Es obvio que, en tales circunstancias, los poderes del ayuntamiento de Río, pese a su pomposo título de Senado de la Cámara, disminuyeron

todavía más que en la primera mitad del siglo. Es cierto que los virreyes —a veces— tenían algún cuidado formal en el respeto de las apariencias. El marqués de Lavradío, en el informe que le entregó a su sucesor en 1779, decía que determinaba al ayuntamiento de la ciudad lo que debería hacer y ordenar, siempre que le parecía necesario; pero dejaba que la municipalidad lo ejecutase como si fuera una decisión propia del ayuntamiento, y en nombre de éste. Este virrey, como los demás, intervenía con frecuencia en las elecciones y las cuestiones financieras municipales[4].

Lo irónico de la situación era que, al mismo tiempo que el rigor de las recaudaciones para la Real Hacienda aumentó mucho, el rey no se dispuso a honrar la enorme deuda que había contraído con la plaza de Río de Janeiro, debilitando así el comercio y las finanzas urbanas. Ésta fue una situación sin salida para Río.

El primer virrey tuvo problemas con el clero. Alegando conspiraciones debidas a «agentes de los jesuitas» (expulsados en 1760), hizo salir de la ciudad a muchos sacerdotes y religiosos.

En su calidad de capital, en Río fue ejecutado el alférez apodado «Tiradentes» (Joaquim José da Silva Xavier), participante en una conspiración por la Independencia cuyo centro había sido la capitanía de Minas Gerais (1789). Denunciada y malograda la conspiración, «Tiradentes» fue el único que sufrió la pena de muerte, siendo ahorcado y descuartizado el 21 de abril de 1792 en el campo de São Domingos (donde estaba entonces la picota). El virrey, conde de Resende, ordenó que los vecinos de la ciudad en esa ocasión iluminaran sus casas en señal de regocijo y fidelidad a la reina María I.

La denuncia de la Sociedad Literaria, en 1794, tuvo aspectos políticos. Uno de los delatores fue fray Raimundo Penaforte da Anunciação, un franciscano portugués, adversario del regalismo del marqués de Pombal —cuyo gobierno se interrumpió en Portugal en 1777, al subir al trono María I—, mientras algunos de los miembros de la Sociedad, en especial Basilio da Gama, eran adeptos de Pombal, vistos, por tanto, como una amenaza al régimen iniciado en 1777.

Bajo los virreyes, Río siguió con su función de centro de las operaciones militares y de colonización en el sur de Brasil y el Río de la Plata.

[4] *Idem*, pp. 355-379.

Aunque la colonia de Sacramento había sido devuelta a Portugal en diciembre de 1763, los españoles lograron ocupar una parte de Río Grande do Sul entre 1763 y 1776. Así, en función de las guerras europeas y sus repercusiones en América, los virreyes de Brasil trataron de fortificar y equipar a su capital.

El conde de Cunha (1763-1767) construyó en un silo almacenes de pólvora. Inició construcciones en lo que vendría a ser el Arsenal de Guerra, creando además en la misma región —la Misericordia— un cuartel de artilleros (surgidos en 1765 como guardia de los virreyes). Trató también de formar tropas auxiliares de infantería mediante la conscripción militar.

Para mejorar las fuerzas militares de la ciudad, solicitó al gobierno de Lisboa el envío del teniente general Juan Enrique Böhm y el general de brigada Jacques Funck, quienes habían reorganizado al ejército metropolitano. En esto trabajaron en Río, bajo el conde de Cunha y su sucesor, el conde de Azambuja (1767-1769); pero no se completaron las medidas necesarias por la insuficiencia de los recursos disponibles, aunque se hizo un plan de las fortificaciones de Río.

Mientras tanto, la guerra seguía en contra de los españoles. El conde de Cunha se volvió impopular en Río, entre otras razones, por hacer requisa de víveres —sin pagarlos— para alimentar a las tropas del sur. Además, censuró al último gobernador, Bobadela, ya muerto, reprochándole haberles dado puestos de comando militar a hombres nacidos en Río de Janeiro. El teniente general Böhm, ya mencionado, participó en las batallas del sur como comandante.

El marqués de Lavradío (1769-1779) adoptó un proyecto de fortificaciones para Río elaborado por el general de brigada Francisco João Roscio, un seguidor de las ideas de Vauban. El virrey construyó un fuerte que duplicaba al de Santa Cruz, en la entrada de la Guanabara, otro en Copacabana (fuerte de Leme), y fortificaciones menores en Botafogo; además, reparó y reforzó todas las instalaciones militares de la bahía, y en general de la ciudad. En el Arsenal de Guerra mandó hacer un nuevo almacén de material bélico, casas para los oficiales y una muralla frente al mar. Bajo este virrey, la guarnición de Río llegó a contar con 11.270 hombres. Se puede notar que existía el temor de un ataque español a la misma capital del Brasil colonial.

Pese a la actividad de Lavradío, la guerra en el sur terminó mal para los portugueses. El primer virrey del Río de la Plata, Pedro de Cevallos,

al frente de una expedición de 116 barcos y unos 13.000 hombres, volvió a tomar en 1777 —esta vez con carácter definitivo— la colonia de Sacramento, además de ocupar la isla de Santa Catarina. El tratado de Santo Ildefonso, del mismo año, decidió que Santa Catarina volvería a los portugueses, quedándose los españoles con Sacramento.

El virrey Luís de Vasconcelos e Sousa (1779-1790) trató de reorganizar a las fuerzas de Río, desmoralizadas por la inmensa deuda sin pagar que la Real Hacienda tenía con los soldados, que sufrían por ello grandes dificultades. Logró algún éxito en cuanto a la organización y disciplina; pero faltaba munición, equipos e ingenieros militares. Como hacían casi todos los gobernantes de la ciudad, cuidó de reparar las fortificaciones.

Lo mismo hizo el conde de Resende (1790-1801), instalando más artillería en la barra de la bahía de Guanabara y reforzando las defensas en las playas y otras partes de Río. Ya entonces, las amenazas del período napoleónico pesaban sobre Portugal, aliado tradicional de Inglaterra.

Después de unos años relativamente tranquilos, al último virrey, conde de Arcos (1806-1808), le tocó fortificar al puerto de Río de Janeiro en previsión de un posible ataque francés.

Economía

Hacia 1750, la situación del sector azucarero no era buena. Los precios de los esclavos e insumos habían subido mucho en el siglo XVIII; la tendencia de larga duración de los precios del azúcar fue el estancamiento entre 1740 y 1768 (aunque con fluctuaciones de corto plazo considerables); y se hicieron muchas quejas contra el sistema de las flotas —abolidas en 1765— y los fletes elevados. En el período que ahora nos ocupa, sin embargo, se nota un impulso decisivo en ese sector, con el resultado de volverse el negocio del azúcar mucho más importante que en el pasado en la capitanía de Río de Janeiro. Ello es visible desde el inicio del virreinato en Río, aunque después de 1768 los factores favorables se hicieron más fuertes: los precios del azúcar fueron casi siempre ascendentes; en la década de 1790, el impacto de la revolución en Saint-Domingue (el futuro Haití) destruyó la competencia de esa colonia, anteriormente predominante en el comercio azucarero; y la trata de escla-

vos africanos hecha por el puerto de Río alcanzó una importancia muy grande; entre 1795 y 1808, el número de esclavos desembarcados anualmente en ese puerto fue un promedio de 9.477[5].

Regiones	*Ingenios de azúcar*	*Ingenios de aguardiente*
Guanabara	228	85
Angra dos Reis, isla Grande y Paratí	39	155
Cabo Frío	25	9
Campos dos Goitacases	324	4
Totales:	616	253

Debe recordarse que toda la producción de azúcar de las márgenes de la bahía de Guanabara se hallaba en estrecha dependencia comercial y financiera del puerto de Río. Este último, al terminar el período que estamos estudiando, exportaba una cantidad muy grande del producto[6].

Puertos	*Exportaciones de azúcar blanco en 1796-1812 (en arrobas)*	*Exportaciones de azúcar mascabado en 1796-1811 (en arrobas)*
Río de Janeiro	6.608.097	1.897.176
Salvador (Bahía)	5.636.858	4.797.083
Recife (Pernambuco)	6.116.182	817.588

Las décadas de los virreyes fueron marcadas por la introducción de nuevas actividades productivas en la capitanía de Río de Janeiro, lo que, cuando los resultados fueron buenos, contribuyó a la importancia del puerto de Río. Algunos de los intentos no resultaron –esto fue lo que

[5] V. L. A. Ferlini, *op. cit.,* pp. 89-95; J. Fragoso y M. Florentino, «Mercado e formas de acumulação: os comerciantes de grosso trato da praça do Rio de Janeiro, c. 1790-c. 1830», Instituto de Pesquisas Econõmicas Aplicadas, Río de Janeiro, 1990 (folleto mimeografiado).

[6] Datos de J. J. de A. Arruda, *O Brasil no comércio colonial,* Ática, São Paulo, 1980, pp. 355-364 y 372-378.

pasó con el té y la seda–, pero en otros casos fueron óptimos, logrando desarrollar la producción de arroz, añil, cochinilla y cáñamo. El virrey marqués de Lavradío (1769-1779) fue el más activo en este particular. El añil, en especial, tuvo un desarrollo importante. En 1784 la capitanía de Río contaba 406 fábricas de añil, y muchas de ellas estaban en la capital y sus alrededores. El café empezó a ser cultivado en las afueras de la ciudad en la década de 1760.

Las actividades manufactureras no tuvieron un desarrollo comparable a las agrícolas. En 1763, el conde de Cunha, en tierras obtenidas por donación de los benedictinos en 1696 en las cercanías del cerro donde tenían su monasterio, inició el Arsenal de Marina, donde se construyó la gran nao *San Sebastián,* con 64 piezas de artillería, la cual, empezando a navegar en 1767, estuvo en servicio durante más de medio siglo. Sin embargo, posteriormente sólo se mencionan reparaciones de barcos en el Arsenal.

La fragata *Princesa de Brasil,* cuyo primer viaje se hizo en 1798, fue construida en un astillero privado de la ciudad, el de Prainha, por



Fig. 16: Construcción de la nao *San Sebastián* en el Arsenal de Marina de Río de Janeiro (1764-1767). Se ve a la derecha el monasterio de San Benito. Dibujo de Armando Pacheco (1950). J. Greenhalg, *op. cit.*, I, entre pp. 28-29.

encargo del virrey conde de Resende. Se sabe que barcos menores, empleados en el comercio con el África occidental, fueron también hechos en Río[7].

Aparte de la construcción naval esporádica, se puede mencionar sólo una fábrica de cuerdas hechas con fibras vegetales de Brasil, abierta en la ciudad por iniciativa del marqués de Lavradío.

En 1785, un decreto metropolitano prohibió las manufacturas en Brasil. Esta medida se extendía a los orfebres, en el contexto de la represión constante a los desvíos de oro. Tales artesanos del oro habían ya sido prohibidos en la colonia en 1766, y se dice que en esa ocasión quedaron sin empleo en Río 600 de ellos. Pero a la larga, aunque ilegal, la profesión volvió a prosperar: en 1790 había en la ciudad 375 maestros orfebres y 1.500 aprendices.

La artesanía tuvo algún crecimiento en Río, produciendo artículos de cuero, tabaco, metal, madera y telas. Se producía también aceite de ballena. En el período que examinamos, los artesanos podían votar en las elecciones municipales. Los gremios eran representados por diversas hermandades religiosas.

El comercio marítimo tuvo una expansión muy grande durante estos años, cuando el puerto de Río de Janeiro era el más importante de la América portuguesa en lo concerniente a los intercambios con la metrópoli[8]:

Puertos	*Porcentajes en las exportaciones (1796-1807)*	*Porcentaje en las importaciones (1796-1807)*
Río de Janeiro	34,2	38,1
Salvador (Bahía)	26,4	27,1
Recife (Pernambuco)	22,7	21,0
São Luís (Maranhão)	11,7	8,7
Belém (Pará)	4,2	4,6
Otros	0,8	0,5
Total	100,0	100,0

[7] J. Greenhalgh, *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História 1763-1822,* Editora A Noite, Río de Janeiro, 1951, vol. I, pp. 27-35, 44-53.

[8] Datos de J. J. de A. Arruda, *op. cit.,* pp. 149, 153.

El puerto de Río recibía un número creciente de barcos. Conoció en la época virreinal un aumento de sus instalaciones. El punto de desembarque se desplazó hacia el norte, pasando de la playa de don Manuel a la playa del Mercado, la plaza del Carmo y el muelle de la aduana. El puerto ganó, bajo los virreyes, astilleros de reparación, muelles y nuevos almacenes.

En lo relativo al comercio con Portugal, hubo una fase depresiva, marcada por la declinación de las exportaciones de oro a partir de la década de 1760 y, ya antes, la baja de los precios de muchos productos coloniales. Tal depresión duró hasta fines de la década de 1770 y provocó una crisis financiera en la plaza comercial de Río, empeorada debido a la inmensa deuda no pagada del rey hacia los mercaderes de la ciudad. Se menciona mucho, entonces, una verdadera cadena de endeudamiento: el comercio de Minas Gerais les compraba a crédito –siendo el interés del 25 al 30 por cien– a los comerciantes de Río, éstos a los de Portugal y los portugueses a la factoría británica de Lisboa.

En la segunda mitad de la década de 1770 la tendencia empieza a cambiar: entre 1775 y 1805, las exportaciones de azúcar por el puerto de Río de Janeiro aumentaron cuatro veces en volumen y seis veces en valor. En esa misma época, consolidándose después de 1786, Portugal tendió a obtener casi todos los años un superávit en su comercio con Brasil. La colonia fue transformada en mercado forzoso para las manufacturas de telas que surgieron debido al esfuerzo de industrialización de Pombal en la metrópoli. Las telas del reino y de Oriente (éstas reexportadas a Brasil) representaban las dos terceras partes de las importaciones que hacía el puerto de Río a Portugal. Río importaba también trigo, bacalao, aceite, vino y otros productos de alimentación y artículos de metal. Las exportaciones hacia Lisboa eran de alimentos (azúcar, arroz), oro, cueros y algunos productos menos importantes.

Las guerras napoleónicas afectaron a este comercio. Además de ello, en los años 1799-1808 se hicieron oír quejas de que la competencia británica hacía caer el valor de las exportaciones portuguesas hacia Brasil.

La estructura del comercio entre Río de Janeiro y Portugal, después de la abolición del sistema de flotas, fue expuesta por el marqués de Lavradío en el informe que entregó a su sucesor en 1779. Según el virrey, sólo la casa comercial de Francisco Araújo Pereira existía por sus propios medios: los comerciantes al por mayor de la ciudad eran, en general, agentes de casas portuguesas, formando compañías efímeras. Pese a

la existencia en Río de un «aula de comercio», la contabilidad practicada era muchas veces somera. El comercio al por mayor de Río se veía perjudicado por agentes que venían directamente de Portugal en los barcos, disfrazados de viajeros, marinos o sirvientes, los cuales registraban como equipaje personal sus mercancías. En Río alquilaban a algunos esclavos para auxiliarlos, vendiendo lo que traían directamente a los comerciantes al por menor de la ciudad por precios más bajos que los que utilizaban los grandes comerciantes locales, puesto que sobornaban a los oficiales de la aduana para no pagar los pesados impuestos de importación, además de escapar al pago de los derechos de almacenaje en el puerto; tampoco pagaban flete, ya que sus mercaderías venían como efectos personales. Los mercaderes locales se quejaban también de las hilaturas y manufacturas de telas existentes en Minas Gerais —prohibidas en 1785— por disminuir así el consumo de las telas portuguesas y de Oriente.

El centralismo de Pombal se manifestó en medidas como la prohibición, en 1772, de que barcos que regresaban de Asia viniera a los puertos brasileños a vender artículos orientales y africanos, y en la represión al comercio extranjero y al contrabando. Hubo eventualmente licencias de comercio concedidas a ingleses y norteamericanos.

Si el intercambio con la metrópoli resultaba deficitario para los grandes comerciantes instalados en Río, por el contrario ellos acumulaban mucho capital en el comercio con África —en especial la trata de esclavos— y la venta de víveres en Brasil mismo, por tierra (hacia Minas Gerais) y por el cabotaje. En 1770, hubo una queja metropolitana de que los comerciantes y dueños de barcos de los puertos de Brasil excluían a Portugal de la trata de esclavos africanos. Según Herbert Klein, entre 1795 y 1811, 371 barcos hicieron la trata entre África occidental y Río de Janeiro —puerto que recibía por entonces aproximadamente la mitad de los cautivos desembarcados en Brasil—. El cabotaje vinculaba a Río con la costa brasileña, en especial desde Espíritu Santo, al norte, hasta Río Grande do Sul (en la época llamado Río Grande de São Pedro). Se trataba de un comercio de víveres producidos en Brasil y reexportaciones de productos europeos; y servía también para redistribuir a los esclavos llegados y concentrar en el puerto de Río a ciertos artículos que después eran exportados a la metrópoli (azúcar, aguardiente, arroz, cueros). Además de acumular capitales en tales actividades, las fuentes del siglo XVIII apuntan también a la enorme importancia del contrabando en las ganancias de los mercaderes de Río de Janeiro. La ciudad perdió mu-

cho, sin embargo, con la represión española del contrabando, anteriormente tolerado en el Río de la Plata.

En 1794, los comerciantes al por mayor de Río de Janeiro eran 126, de los cuales sólo 32 tenían también propiedades rurales. El prejuicio en contra del comercio y de las manufacturas disminuyó en el siglo XVIII en Río y en Portugal. Los grandes comerciantes de la ciudad seguían siendo muy activos en la financiación de las actividades rurales[9].

El problema monetario en Río —una constante en su historia colonial— se agravó en el período de los virreyes. El déficit en el intercambio con la metrópoli vaciaba a la ciudad de sus monedas. Las minas de oro producían cada vez menos. La interrupción del contrabando con Buenos Aires impedía la llegada de la plata peruana. Además, faltaban normalmente las pequeñas monedas de bajo valor de plata y de cobre. Las acuñaciones de la Casa de la Moneda de la ciudad tendieron a disminuir a partir de 1768. Desde 1750, se había prohibido la circulación de oro en polvo fuera de Minas Gerais; las monedas de oro quedaron reservadas al comercio exterior; las barras de oro legalizadas por marcas del gobierno servirían al comercio interno al por mayor; por fin, las monedas provinciales de plata y cobre podrían circular entre las capitanías. Las devaluaciones monetarias ocurrieron como en el pasado (por ejemplo, en 1797)[10].

En lo relativo al comercio interno, el marqués de Lavradío hizo funcionar una feria en Río durante la estación seca —que hacía más fáciles los viajes—, en las cercanías de la iglesia de la Gloria. La intención principal fue atraer a los consumidores de Minas Gerais a la compra de telas del reino y otros artículos, pero el intento resultó efímero (1771-1779).

El mismo virrey trató de sacar del centro de la ciudad el comercio de esclavos, que pasó a hacerse en el suburbio de Valongo. Los compradores deberían conducir a los cautivos al campo de São Domingos, concentrándolos allí si se destinaban a las minas y haciendas del interior.

El comercio al por menor de Río de Janeiro conoció una gran expansión y diversificación, paralelamente al crecimiento urbano y al carácter de capital colonial que ahora tenía la ciudad. Las tiendas y talle-

[9] J. L. R. Fragoso, «Comerciantes, fazendeiros e formas de acumulação em uma economia escravista-colonial: Rio de Janeiro, 1790-1888», Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1990 (tesis de Doctorado), capítulo IV.

[10] M. B. Levy, «Elementos para o estudo da circulação de moeda na economia colonial», *Estudos Econômicos,* n.° especial (1983), pp. 825-840.

res artesanales registrados eran 2.093 en 1779 y, en 1799, sólo 1.408; pero de hecho los criterios no fueron homogéneos: hubo actividades que fueron incluidas en 1779, mas no aparecen en las listas de años posteriores.

Mencionemos, para terminar, la cuestión del comercio de víveres y las crisis en el abastecimiento de la ciudad.

Bajo los virreyes, aumentaron las críticas y quejas en contra de los comerciantes que acaparaban mercancías —llamados *atravessadores*—, causando carestías. Tales comerciantes son citados en la venta de artículos variados: esclavos, aceite de ballena, harina de mandioca y sal. Además de este factor estructural —permanente en una economía donde el escaso dinero en circulación era controlado por un número reducido de personas, lo que favorecía la especulación—, la alimentación de Río pasó a depender, para ciertos productos como el ganado y el trigo, de importaciones crecientes de otras capitanías, por tierra (rebaños de Minas Gerais) o por el cabotaje, lo que hizo subir el precio de tales productos. Se notan muchas medidas de los virreyes para garantizar el suministro de carne y reprimir irregularidades en su venta. La harina de mandioca, producida en las cercanías de la bahía de Guanabara, era casi siempre abundante. Pero ocurrieron algunas crisis y carestías. La acción más enérgica en contra de los acaparadores de harina de mandioca y sal y en el control de los precios de estas mercaderías fue la del conde de Resende (1790-1801). La política de alejar a los dueños de ingenios del mercado de mandioca, forzándoles a plantarla ellos mismos para alimentar a sus esclavos, fracasó. La existencia de plantadores menos ricos que se especializaban en la producción de harina de mandioca con mano de obra esclava y las intervenciones gubernamentales para mantener artificialmente bajos los precios del producto volvían mucho más ventajosa la compra en el mercado, en el que los dueños de ingenios les hacían competencia a los consumidores urbanos.

La sociedad y la vida social [11]

El primer virrey, conde de Cunha (1763-1767), dijo una vez que en su capital sólo había «frailes, clérigos, soldados y mendigos». Fue su po-

[11] L. Edmundo, *op. cit.*, 3 vols.

lítica atraer a los «hombres nobles» —o sea, los terratenientes—, que preferían vivir en las zonas rurales alrededor de Río, pero a los cuales, según el conde, les convendría venir a instalarse en la ciudad para una mejor educación de sus hijos, impidiendo que éstos tuviesen contactos únicamente con negros e indios, embruteciéndose. Esto fue muchas veces entendido como el reflejo de un rasgo estructural permanente de la sociedad colonial. El campo, se decía, era el verdadero centro de la vida social en el Brasil de entonces; la ciudad no pasaba de un anexo del agro, siendo visitada con poca frecuencia por los grandes propietarios, quienes, pese a tener una casa urbana, sólo la ocupaban en ciertas ocasiones, viviendo habitualmente en los ingenios y haciendas.

Aunque faltan estudios para el caso específico de Río de Janeiro, análisis hechos en otras partes de Brasil parecen apuntar en otra dirección. Lo que algunos autores consideran ahora como una situación «seudoseñorial» sería, de hecho, algo tardío, una suerte de reacción al retroceso de las familias más tradicionales de terratenientes ante la verdadera invasión portuguesa de la colonia —en especial de migrantes venidos del norte de Portugal— ocurrida en el siglo XVIII. En Río, los recién llegados fueron sobre todo comerciantes que tenían por principio no asociarse a aquellos nacidos en Brasil.

La falta de trabajos suficientes de investigación y también la pérdida de los archivos municipales en su mayor parte en el incendio de 1790 vuelven arriesgada cualquier explicación. Nuestra hipótesis —que tal vez tendrá que revisarse a la luz de nuevos estudios— es que, en el siglo XVII, en la pequeña y somnolienta ciudad y sus alrededores, se había consolidado un grupo dominante reducido, dedicado tanto a las actividades agrarias como al comercio, y que dominaba al ayuntamiento: éste actuaba en favor de los dueños de ingenios y mercaderes por igual, sin que se perciba entonces un conflicto de intereses. En el siglo XVII, tales ciudadanos encumbrados vivían en la ciudad, aunque sin duda visitaban sus fincas con frecuencia. Pero la crisis del azúcar debilitó a esas viejas familias locales, en el momento en que, con el auge de las minas de oro y el crecimiento del puerto, el comercio se hacía cada vez más importante —un comercio más controlado por la metrópoli y crecientemente hecho por inmigrantes venidos de Portugal—. En los primeros años del siglo XVIII se notan por primera vez conflictos entre tales inmigrantes y las familias tradicionales de Río por el control del ayuntamiento, aunque éste perdía con rapidez sus poderes, atribuciones y autonomía en favor

de los gobernadores primero, y de los virreyes más tarde. Así, la arrogante ruralización de la vieja oligarquía aparece más bien como un mecanismo de defensa y reacción, y se atenuó probablemente debido a la nueva prosperidad azucarera después de 1763 más que en función de la política del virrey.

Independientemente del juicio que se haga acerca de la naturaleza de la sociedad colonial en Brasil —la que ya ha sido considerada en formas variadas como sociedad de clases, de castas o estamental—, no cabe duda que las distinciones legales derivadas de una concepción corporativa y estamental de lo social se trasladaron a la colonia. En ese nuevo ambiente, fueron adaptadas y resultaron complicadas por nuevos factores, en especial la existencia consuetudinaria y después legal de una estratificación socioétnica. En Brasil, como en la metrópoli, ciertas funciones superiores y privilegios quedaban reservados a los «hombres buenos» y, por el contrario, cerrados a los que trabajaban con sus propias manos en «oficios mecánicos», a los judíos y aun a los «cristianos nuevos», y a los comerciantes (de hecho, a los de «tienda abierta», no a los comerciantes exportadores e importadores). Pero, además de que el «hombre bueno» de Brasil no coincidía del todo con el de Portugal en sus características y criterios —en la colonia era muy importante en su definición la propiedad de la tierra y de esclavos—, las prohibiciones se extendieron a los negros, mulatos y mestizos en general (aunque no a los indios, por lo menos en teoría) en las tierras coloniales[12].

En el período que estudiamos hubo algunos cambios, iniciados en el gobierno de Pombal. En 1770 se decidió en Portugal que el comercio no era causa de degradación y no impedía el acceso a la condición de hidalgo; y en 1773 se prohibiieron las restricciones a los «cristianos nuevos». De hecho, muchos de los grandes comerciantes del Río de Janeiro de los virreyes fueron admitidos a la Orden de Cristo, volviéndose así nobles. Tales medidas se atribuyen con frecuencia a las necesidades de la política económica del ministro; pero en realidad, por cierto no sin retrocesos eventuales y contradicciones, indican que empezaban nuevos tiempos, con criterios distintos de clasificación social. A la par de los mecanismos ya tradicionales de atenuación o eliminación de las restricciones y de ascenso social —el ingreso al clero, el éxito militar, la riqueza

[12] L. Mesgravis, «Os aspectos estamentais de estructura social do Brasil colônia», *Estudos Econômicos,* nº. especial (1983), pp. 799-912.

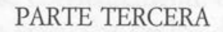
(no necesariamente en las primeras generaciones, sin embargo) y la obtención de grados universitarios—, la nueva actitud, favorable o por lo menos más positiva hacia el comercio y los «oficios mecánicos», apuntaba a una movilidad social ascendente quizá menos difícil que en el pasado.

Se debe notar, empero, que el perjuicio y los obstáculos fueron bastante más difíciles de vencer en lo concerniente a los negros. Una de las razones de ello debe ser exactamente la africanización creciente en Río de Janeiro. La llegada de muchos cautivos desde África no solamente mantenía vivas las especificidades culturales de los negros, sino que les hacía también percibir como peligro y amenaza. Esto condujo al refuerzo de la subordinación y las restricciones, lo que alcanzaba igualmente a los negros y mulatos libres. La construcción de un calabozo en el viejo fuerte de Santiago para castigo de los esclavos, ordenada por el virrey Luís de Vasconcelos e Sousa (1779-1790), ha sido presentada por algunos autores como una medida humanitaria cuya intención sería evitar castigos excesivos aplicados por los señores; parece tratarse más bien de una iniciativa —paralela a otras, muy numerosas a lo largo del siglo— en el sentido de escarmentar a los negros; un mecanismo de control social y represión, por tanto.

En la ciudad sucia e insalubre —el tifus y la viruela son mencionados con regularidad— se codeaban multitudes heterogéneas y pintorescas, sabrosamente dibujadas en prosa por Luiz Edmundo, quien subraya los aspectos más sórdidos de la ciudad (ver la bibliografía comentada). Por detrás del desorden aparente, había sin embargo una rígida estratificación social y un duro control, en especial en contra de los esclavos, y se notaba una especie de dualidad cultural, expresada por ejemplo en la coexistencia de fiestas portuguesas (el «aserramiento de la vieja», en ocasión de una interrupción del ayuno en el medio de la cuaresma; la elección de un «emperador del divino Espíritu Santo» —casi siempre un niño— en el período que iba del domingo de Pascua hasta Pentecostés) y fiestas africanas (la «congada», con la elección y coronación anual de un rey y una reina «del Congo»). Pero existían también mediaciones: en todas estas fiestas intervenía la Iglesia; y, pese a la segregación entre blancos y negros, legal y consuetudinaria, las uniones mixtas y el mestizaje no cesaron nunca en la ciudad.

En cuanto a los hábitos de la que se consideraba la buena sociedad, se notan pocas diferencias respecto del pasado. Las mujeres seguían en-

clausuradas en las casas, costumbre que sólo empezó a atenuarse en los últimos años del siglo XVIII. En la ciudad, la gente importante se desplazaba todavía en *cadeirinhas* y *serpentinas*. Es cierto que ya había coches tirados por caballos, a veces lujosos, pero se reservaban para las grandes ocasiones. Las familias encumbradas iban al teatro, situado en el Carmo, cerca del palacio virreinal; las mujeres lucían entonces ropas hechas con telas de las fábricas del reino. Las grandes festividades públicas —esporádicas, como en los períodos anteriores— tampoco cambiaron. En 1786, al casarse el príncipe heredero Juan con la princesa Carlota Joaquina, las celebraciones siguieron los patrones habituales de los que ya hemos hablado en otros capítulos, siendo especialmente notables los desfiles de coches alegóricos representando temas mitológicos y humorísticos.



PARTE TERCERA

UNA CAPITAL EN EL TRÓPICO (1808-1902)

enclaustradas en las casas, costumbre que sólo empezó a atenuarse en los últimos años del siglo xviii. En la ciudad, la gente importante se desplazaba todavía en *cadeirinhas* y *serpentinas*. Es cierto que ya había coches tirados por caballos, a veces lujosos, pero se reservaban para las grandes ocasiones. Las familias encumbradas iban al teatro, situado en el Carmo, cerca del palacio virreinal; las mujeres lucían entonces ropas hechas con telas de las fábricas del reino. Las grandes festividades públicas —esporádicas, como en los periodos anteriores— tampoco cambiaron. En 1785, al casarse el príncipe heredero Juan con la princesa Carlota Joaquina, las celebraciones siguieron los patrones habituales de los que ya hemos hablado en otros capítulos, siendo especialmente notables los desfiles de coches alegóricos representando temas mitológicos y humorísticos.

Con el traslado de la corte portuguesa a Río de Janeiro en 1808, la ciudad empezó a conocerse corrientemente como «la corte» o «municipio de la corte», lo que la separaba de los demás centros urbanos brasileños. Esta especificidad fue consagrada en 1834, doce años después de la Independencia de Brasil, al transformarse la ciudad y su territorio en un «municipio neutro» –situación que sólo terminó en 1960, cuando Río dejó de ser la capital del país.

Desde más o menos 1810, la ciudad más grande de Brasil era Río de Janeiro; era, además, la capital, el puerto más importante y el principal centro comercial, financiero y manufacturero. En ese contexto, Río conoció en el siglo XIX un crecimiento demográfico muy considerable, alimentado por la trata africana (hasta 1850), la inmigración europea y el crecimiento vegetativo:

Años	*Población libre*	*Población esclava*	*Población total*
1808	aprox. la mitad	aprox. la mitad	74.000 (?)
1821	57.605	55.090	112.695
1838	78.525	58.553	137.078
1849	156.164	110.302	266.466
1856	103.494	48.282	151.776
1870	185.289	50.092	235.381
1872	228.168	46.804	274.972
1890	522.651	—	522.651
1900	691.565	—	691.565

Fuente: Magali Engel, *Meretrizes e doutores. Saber médico e prostituição no Rio de Janeiro (1840-1890)*, São Paulo, Brasiliense, 1988, pp. 19-21. El dato relativo a 1808 es de John Luccock y resulta poco fiable.

La presencia del elemento africano en la ciudad, muy fuerte hasta la mitad del siglo XIX, declinó después drásticamente, con el fin de la trata atlántica de esclavos hacia Brasil en 1850 y debido a concentrarse los cautivos crecientemente en las regiones del interior, en las provincias de Río de Janeiro, Minas Gerais y São Paulo. Pero los inmigrantes europeos siguieron llegando en gran número: había un 30 por cien de extranjeros en la población de la ciudad en 1872, fecha del primer censo general de población hecho en Brasil.

Como capital, en Río se daban los embates principales de la política nacional. Los que marcaron más el siglo pasado fueron el proceso de crisis y posterior extinción de la esclavitud (1850-1888) y la proclamación de la República en 1889. Con la instalación del régimen republicano, Río de Janeiro –que había sido capital del imperio portugués, del reino unido de Brasil y del imperio brasileño de Pedro I y Pedro II– no perdió su condición de capital, pero no era ya «la corte». Su apariencia urbana siguió, sin embargo, todavía sin grandes cambios por algunos años, lo que justifica que llevemos hasta 1902 esta parte de nuestro libro.

VI

RÍO DE JANEIRO EN LA INDEPENDENCIA (1808-1831)

Del tratado de la corte a la abdicación del primer emperador de Brasil

No se puede dudar de que, entre 1808 y 1831, Río de Janeiro haya conocido los años más agitados de su historia hasta entonces.

Bajo la amenaza inmediata que se le presentaba al régimen monárquico portugués ante la invasión de las tropas francesas y españolas del general Junot, el príncipe regente Juan, la reina loca María I, toda la corte y muchos funcionarios dejaron Lisboa: 15.000 personas en el total, quizá, en una flota protegida por la marina inglesa; se dice que los migrantes transportaron consigo la mitad del dinero que circulaba en Portugal.

El príncipe llegó a Salvador de Bahía el 22 de enero de 1808, y a Río —donde se iba a quedar trece años con su corte— el 7 de marzo del mismo año. Con esto, se encerró *de facto* el régimen colonial en Brasil. Río de Janeiro ya no dejaría de ser capital (del imperio portugués, y después del Brasil independiente) hasta 1960. La ciudad fue la primera en América Latina en conocer la instalación de los órganos completos de un Estado soberano y un cuerpo diplomático, convirtiéndose en sede de una corte, un gabinete de ministros, secretarías, tribunales, un Consejo de Estado, otro de Hacienda, etc.

El 16 de diciembre de 1815, Brasil pasó a ser un reino unido a Portugal y Algarves. Se hicieron habituales en Río las solemnidades típicas de una corte real y después imperial: casamiento del príncipe heredero Pedro con la archiduquesa austríaca María Leopoldina de Habsburgo (1817); aclamación del príncipe regente Juan, dos años después de

la muerte de María I, como rey Juan VI (1818); aclamación y posterior coronación de Pedro I como emperador de Brasil (1822); nuevo casamiento del emperador viudo con la princesa Amelia de Leuchtenberg (1828)...

Es también verdad que, como fue denunciado por Hipólito José da Costa en el *Correio Brasiliense* publicado en Londres, el traslado del núcleo del Estado portugués a Río de Janeiro se hizo preservando toda su anacrónica estructura: Consejo de Estado, Mesa del Desembargo del Pazo, Mesa de la Conciencia y Órdenes, Consejo de Hacienda, Casa de Suplicación (tribunal de instancia superior que sustituyó a la Relación de Río), etc. Era preciso dar empleo y pensiones a los hidalgos y burócratas que habían acompañado al príncipe regente, dejando en el viejo reino europeo sus posesiones: los gastos resultantes no fueron extraños a la crisis financiera y fiscal de 1816-1817. Además, se trataba de una máquina administrativa pesada, deficiente y marcada por la corrupción.

Sea como fuere, la presencia de la corte y los órganos portugueses de gobierno en Río actuó como un foco de atracción sobre los intereses rurales dispersos de Brasil, creando la primera noción —bastante floja todavía, sin embargo— de una unidad brasileña. La historiadora María Odila S. Dias habló, al respecto, de una «interiorización de la metrópoli» en los años posteriores a 1808. Intereses portugueses crearon raíces en el centro-sur de Brasil de diversos modos: en función de la organización del abastecimiento de una ciudad en rápido crecimiento y sede de un mercado consumidor exigente como era Río entonces, asociando a este proceso a muchas regiones; relaciones estrechas establecidas por los recién llegados con los sectores comercial y agrario; casamiento de burócratas venidos de Portugal con miembros de familias locales; inversiones en obras públicas y en tierras. En especial, los nuevos vínculos de importantes intereses brasileños con elementos de la burocracia metropolitana les permitía la obtención de favores políticos esenciales para preservar sus negocios. Aunque, terminados los tres intentos franceses de invasión de Portugal (1808, 1809 y 1810-1811) y sobre todo después de la derrota de Bonaparte (1814-1815), presiones metropolitanas y también británicas se hicieron repetidamente para forzar a Juan VI y su corte a volver a Lisboa, a ello se opusieron —con éxito hasta 1821— miembros de la misma corte y otras personas que obtenían grandes ganancias con las actividades constantes de construcción en la ciudad, concesiones

de obras públicas y manufacturas que surgían por la presencia de consumidores privilegiados[1].

Después de 1808, muchos portugueses siguieron migrando hacia Río debido a la presencia de la corte en la ciudad. Los habitantes de otras partes de Brasil veían a Río como «ciudad portuguesa» en esos años, lo que incluso despertó alguna hostilidad. En Río mismo, cuando en 1821 la revolución constitucionalista empezada en Oporto el año anterior exigió el regreso del rey y de la corte a Portugal, las opiniones fueron divergentes. Los comerciantes portugueses temían por sus intereses y hasta por su seguridad si se marchaban. La corte misma, los burócratas y militares portugueses se dividían al respecto.

A partir de 1808, resulta difícil decidir por dónde pasan los límites entre la historia de Brasil y la de Río de Janeiro. Al no ser ésta una historia de Brasil, sino de la ciudad, hay que hacer un esfuerzo para separarlas y concentrarnos en lo que interesa más directamente a la historia local. Vamos a tratar de desarrollar esta cuestión, en el plano político que nos ocupa en este momento, según tres temas: la administración de la ciudad en los años 1808 a 1831; la participación de Río en los sucesos que condujeron a la Independencia y después en aquellos que resultaron de la abdicación de Pedro I; y el clima político general en la capital.

El órgano municipal por excelencia seguía siendo el ayuntamiento, llamado Senado de la Cámara hasta el 16 de enero de 1830, cuando se volvió la Ilustrísima Cámara Municipal. Cinco años antes, en 1825, el ayuntamiento se había mudado a un nuevo edificio —el que después se llamó el Pazo de la Cámara— en el Campo de la Aclamación (nombre dado al campo de Santana debido a la aclamación ocurrida allí de Pedro I como emperador). Pero de hecho la municipalidad siguió teniendo pocas atribuciones efectivas, quedando la administración de la ciudad bajo el poder de una intendencia de policía; con la Independencia, dicha administración fue subordinada al Ministerio del Imperio. Así, la ciudad que el 9 de enero de 1823 se vio conceder por el emperador de Brasil el título de «muy leal y heroica», no tenía ninguna autonomía en los hechos.

Fue Juan VI quien creó la Intendencia General de la Policía de la Corte y del Estado de Brasil, el 5 de abril de 1808, medida que vino a

[1] M. O. S. Dias, «A interiorização da metrópole (1808-1853)», en C. G. Mota, (coord.), 1822, *Dimensões,* Perspectiva, São Paulo, 1986, pp. 171-172.

unificar atribuciones antes ejercidas por autoridades de varios tipos (el Oidor General, los alcaldes mayores y menores, los cuadrilleros, los capitanes mayores). Además de sus funciones en la seguridad pública y como policía administrativa y judicial, a la Intendencia le tocaba igualmente la coordinación de los mejoramientos urbanos y la conservación de la ciudad. En 1809 fue creada la División Militar de la Guardia Real de la Policía, con compañías de infantería y caballería, notable especialmente en la represión de los esclavos en la ciudad o en palenques, de los combatientes callejeros a la manera africana (*capoeiras),* de los negros y mulatos libres. La brutalidad y las acciones arbitrarias de la policía de Río fueron criticadas, en la persona del mayor Vidigal, por el novelista Francisco Manuel de Almeida.

La organización de la Intendencia General de Policía le fue encargada al desembargador Paulo Fernandes Viana, primer intendente. Trató de planear la vigilancia nocturna de la ciudad, considerada muy peligrosa y violenta. El intendente tuvo relaciones muy malas con el ayuntamiento: éste, herido en su autonomía por la existencia misma de la Intendencia, rehusaba contribuir financieramente a los gastos resultantes de los aterramientos de lagunas y pantanos, el empedrado de calles, la iluminación pública o el suministro de agua.

La Intendencia debía conseguir trabajadores para las obras públicas, lo que resultaba casi siempre difícil. Por tal razón, perseguía a los vagos y forzaba a los prisioneros —en su mayoría esclavos o libertos negros— a que trabajaran (a veces, al tratarse de esclavos, contra la voluntad de sus dueños) en la apertura de calles y carreteras y otras obras públicas. También tenía que alquilar esclavos con frecuencia. El intendente se preocupaba también de los robos de esclavos: de esto eran acusados en especial los gitanos, pero hubo soldados y funcionarios que se mezclaron en tales robos, conduciendo a los esclavos robados fuera de la ciudad para venderlos[2].

Pese a sus poderes disminuidos, el ayuntamiento tuvo una participación considerable en el proceso de Independencia, en especial en el episodio de convencer al príncipe Pedro —regente en Río desde la partida de su padre Juan VI de vuelta a Portugal (26 de abril de 1821)—

[2] L. M. Algranti, *O feitor ausente,* Petrópolis, Vozes, 1988, pp. 35-40; J. L. W. da Silva *et al., A polícia na Corte e no Distrito Federal,* Pontifícia Universidade Católica, Río de Janeiro, 1981, pp. 22-24.

a que no obedeciera a las Cortes Generales de Lisboa, que lo llamaban de vuelta a Europa. Fue el presidente del Senado de la Cámara –instalada entonces en el consistorio de la iglesia del Rosario–, José Clemente Pereira, quien mandó la elaboración de una petición firmada por más de 8.000 personas en Río, São Paulo y Minas Gerais, pidiéndole al regente que se quedara en Río. El príncipe decidió quedarse el 9 de enero de 1822; este hecho dio inicio a la fase principal del movimiento por la Independencia de Brasil, que fue proclamada por el mismo príncipe Pedro en São Paulo el 7 de septiembre de 1822.

La agitación alrededor de las consecuencias posibles de la revolución constitucionalista portuguesa para Brasil –teniendo las Cortes de Lisboa una intención clara de recolonizarlo– adquirió, en Río de Janeiro, dos características básicas: la lucha política se centró en el debate por la prensa, introducida en la ciudad desde 1808, llevando a una proliferación de periódicos efímeros (*Revérbero Constitucional Fluminense, Correio do Rio de Janeiro, A Malagueta, A Sentinela da Liberdade,* entre otros); y, siendo los partidos políticos cosa desconocida aún en el Portugal absolutista, con mayor razón en Brasil, que había sido oficialmente una colonia hasta 1815, fue la masonería –como también pasó en Portugal en esa misma época, y en los procesos de Independencia y en los primeros tiempos de diversos países hispanoamericanos– la que desempeñó tal papel y por eso se escindió en facciones rivales.

En esa época conturbada, en la ciudad –como en general en el centro-sur de Brasil, pero con mayor fuerza y definición en Río– se podían percibir algunos grupos de intereses que orientaban a los debates políticos. Los comerciantes portugueses instalados en Río de Janeiro, aliados a los militares, fueron favorables a la revolución liberal portuguesa de inicio. Pero, al quedar clara la política de recolonización de las Cortes de Lisboa, tal posición evolucionó. A los comerciantes de Río no les interesaba la vuelta del monopolio metropolitano sobre el comercio colonial, sino el mantenimiento de la situación de Brasil como reino unido a Portugal. Después de la Independencia, como el emperador de Brasil, Pedro I, era también heredero del trono portugués, esos comerciantes –formando el núcleo de los llamados «portugueses» (que, sin embargo, también contaron con personas nacidas en Brasil)– lo apoyaron, esperando que pudiera restablecer la situación de los años 1815-1821. El grupo de los «brasileños» –que también tuvieron miembros nacidos en Portugal– estaba constituido principalmente por los burócratas

que, permaneciendo en Río después de la vuelta a Lisboa de Juan VI y otras 4.000 personas, se veían amenazados de desempleo por la crisis financiera (hubo dos mil exoneraciones en septiembre de 1821), y comprendía a los grandes terratenientes; apoyaban la Independencia total respecto de Portugal, más tarde fueron llamados «aristocráticos» y querían una monarquía constitucional. Los «demócratas» —casi todos miembros de los grupos sociales medios y trabajadores libres— defendieron el liberalismo de la revolución de Oporto y, después de la Independencia, exigieron una Constitución avanzada y reformas de fondo social. Contra estos últimos se volcó la represión de los «brasileños», quienes dominaron la Asamblea Nacional Constituyente: pero éstos, a su vez, perdieron el control cuando el emperador, apoyado por los «portugueses», disolvió en 1823 la Constituyente reunida en Río, otorgando en 1824 una Constitución más autoritaria que la que aquella asamblea había elaborado[3].

Fue en Río donde se dieron los embates principales, en la prensa y de otros modos, entre tales posiciones divergentes. Después de la disolución de la Constituyente, la oposición al emperador se volvió más intensa, por causas diversas: Pedro I tomaba decisiones importantes sin consultar al poder legislativo que su misma Constitución había instalado en 1826, en especial la Cámara de Diputados (ya que el Senado vitalicio apoyaba al emperador, quien escogía a los senadores en listas de tres nombres enviadas por las provincias): fracasó la política exterior (pérdida en 1825-1828 de la Provincia Cisplatina, actual Uruguay, región que había sido ocupada por los portugueses en 1816-1820); aunque había desistido del trono de Portugal en favor de su hija, seguía muy interesado en las cuestiones portuguesas, desagradando a los «brasileños»; y, por fin, después de haber cedido a los deseos del legislativo, nombrando a un ministerio aceptable, no tardó en exonerarlo, nombrando a un gabinete favorable al absolutismo monárquico (5 de abril de 1831).

Desde 1826, periódicos políticos numerosos aunque efímeros le presentaban fuerte oposición a Pedro I. Pero los episodios decisivos fueron, según parece: violentas luchas callejeras en Río entre «portugueses» —o sea, partidarios del emperador—y los «brasileños» llamados «exaltados» (11 y 13 de marzo de 1831), y, después de nombrado el ministerio

[3] Para los aspectos políticos nos basamos en I. R. de Mattos, *História do Brasil Império,* Gráfica Editora, Río de Janeiro, Campus, s.d.

reaccionario el 5 de abril, una insurrección popular y militar en la ciudad, llevando a que Pedro I abdicara en favor de su hijo, el príncipe Pedro de Alcántara, el 7 de abril de 1831, partiendo seis días después de vuelta a Portugal.

Estos sucesos, en cierto modo, cerraron un ciclo. El príncipe heredero, nacido en Río de Janeiro el 2 de diciembre de 1825, ahora hecho emperador Pedro II, no era considerado portugués aun siendo miembro de la dinastía de Braganza. Y, partiendo el primer emperador, la idea de una nueva unión entre Brasil y Portugal se volvía improbable, lo que tuvo el efecto de consolidar la Independencia de 1822 (la muerte del ex emperador, en 1834, extinguió en Río de Janeiro la corriente política favorable a su restauración).

URBANIZACIÓN Y VIDA INTELECTUAL

No se sabe con exactitud cuántos habitantes tenía Río de Janeiro en el momento de la llegada de la corte portuguesa. Uno de los datos disponibles, ofrecido por John Luccock, menciona a 50.144. Con el príncipe regente desembarcaron entre 15.000 y 24.000 personas (también en este caso los cálculos varían). Es posible, entonces, que la población de la ciudad haya aumentado de golpe un 50 por cien. En cualquier caso, el fuerte y súbito incremento de la población causó problemas de difícil solución[4].

El príncipe regente Juan, poco tiempo después de su llegada a Río, fue a residir en lo que era entonces un establecimiento rural al norte de la ciudad: la Quinta da Boa Vista, que le fue regalada por el comerciante portugués Elias Antonio Lopes. Allí se constituyó el llamado Pazo de São Cristóvão, mientras el antiguo palacio de los virreyes, sede oficial del poder, se conoció desde entonces como Pazo de la Ciudad. La esposa del regente, princesa Carlota Joaquina, y la reina María I se instalaron en el convento del Carmo. Los servidores inmediatos del príncipe se establecieron en el Pazo de la Ciudad, la prisión (los presos fueron trasladados a otra parte de Río), un teatro, el monasterio de São Bento

[4] J. de S. A. Pizarro e Araújo, *Memórias históricas do Rio de Janeiro,* Imprensa Nacional, Río de Janeiro, 1948, vol. VII, pp. 125-126; D. Renault, *O Rio antigo nos anúncios de jornais: 1808-1850,* José Olympio, Río de Janeiro, 1969, p. 5.

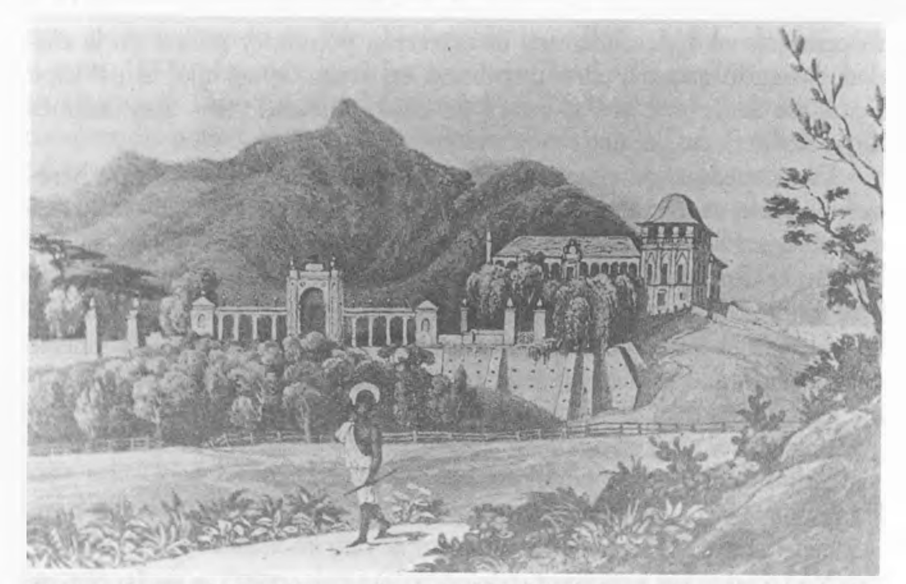


Fig. 17: Quinta da Boa Vista o Pazo de São Cristóvão, residencia del príncipe regente, después rey Juan VI, en Río de Janeiro. Alrededor de esta residencia real se formó el barrio de São Cristóvão. Dibujo de Maria Graham. Carl Seidler, *Dez anos no Brasil,* Itatiaia-EDUSP, Belo Horizonte-São Paulo, 1980, p. 173.

y el consistorio de la iglesia del Rosario. En cuanto a los hidalgos, la única solución que se halló fue la de expulsar a los propietarios de las mejores casas de la ciudad para darles alojamiento. Entre 1808 y 1816 fueron construidas alrededor de seiscientas casas en la zona urbana, y otras ciento cincuenta en las afueras de la ciudad[5].

En pocos años, Río de Janeiro aumentó bastante. En 1808, llegaba hasta el llamado Rossío Pequeño (actual plaza Onze). La expansión inicial fue en dirección a São Cristóvão, donde residía el príncipe regente habitualmente. Para comunicar de forma adecuada el Pazo de São Cristóvão con el centro urbano, se completó el drenaje del campo de Santana y alrededores y se aterró una parte de los mangles de Diogo y playa Formosa, abriéndose el que se llamó camino del Aterrado (o sea, del aterramiento).

[5] Secretaría de Estado de Obras Públicas, *Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos,* Record, Río de Janeiro-São Paulo, 1966, p. 102.

Para estimular la ocupación de las tierras que se hicieron disponibles con esos trabajos, se dieron ventajas y facilidades fiscales en 1811 a los que construyeron allí sus casas. No tardó mucho en establecerse la continuidad urbana entre el centro de Río y el nuevo barrio de São Cristóvão, hacia el norte. En esa dirección, el poblamiento, yendo más allá del Pazo de São Cristovão, constituyó otros barrios (Mata Porcos –hoy Estácio de Sá–, Catumbí, Gamboa y Rìo Comprido). El área de expansión hacia el norte se conoció como Ciudad Nueva, en contraste con el antiguo centro comercial o Ciudad Vieja[6].

Mientras tanto, los ingleses y franceses –los primeros llegaron en gran número desde 1808 a la ciudad, atraídos por nuevas facilidades comerciales; los segundos vinieron más tarde por razones similares o como inmigrantes que buscaban un asilo después de la caída de Napoleón–, y también en general el cuerpo diplomático, preferían las regiones al sur de Río. Los ingleses y los diplomáticos buscaron los barrios nuevos de Gloria, Catete, Flamengo y Botafogo para construir sus residencias, pero también a veces un barrio alto, el valle de Laranjeiras hasta el Cosme Velho. Los franceses se establecieron como señores rurales en la floresta de Tijuca, a veces cultivando café, yendo a la ciudad sólo esporádicamente.

Desde más o menos 1810, Río de Janeiro rebasó a Salvador de Bahía, volviéndose la ciudad más grande de Brasil. En 1821 los habitantes de Río eran 112.695, de los cuales 79.321 vivían en las feligresías urbanas y 33.374 en las rurales. Los esclavos eran 55.090 (48,8 por cien del total), 36.182 de los cuales vivían en la zona urbana[7].

Las feligresías urbanas eran cinco entonces, con la creación de la de Santana. En el centro de Río, las feligresía de Candelaria y San José comprendían el Pazo de la Ciudad y oficinas del gobierno, y eran habitadas por los miembros de los grupos dirigentes que no fueron a los barrios nuevos. Las personas más pobres vivían en las demás feligresías urbanas (Santa Rita, Santana y Sacramento). Pese a los trabajos ya ejecutados, y otros que proseguían –haciendo desaparecer las lagunas de Sentinela y Machado–, la expansión urbana hacia el oeste seguía limitada por las

[6] *Idem,* p. 104.

[7] M. de A. Abreu, *A evolução urbana do Rio de Janeiro,* IPLANRIO-Zahar, Río de Janeiro, 1987, p. 37; Cowell Jr., «Brasil», en R. Morse (compilador), *Ciudades latinoamericanas. 2. Desarrollo histórico,* Secretaría de Educación Pública, México, 1973, pp. 79-117.



Fig. 18: Río de Janeiro, el centro de la ciudad visto desde el monasterio de San Benito (alrededor de 1830). Dibujo de Jean-Baptiste Debret. J. Greenhalg, *op. cit.*, II (1965), entre pp. 18-19.

áreas pantanosas. Las feligresías rurales eran nueve (Engenho Velho, Lagoa, Irajá, Jacarepaguá, Inhaúma, Guaratiba, Campo Grande, isla de Governador e isla de Paquetá). Las más distantes eran de hecho exclusivamente rurales, pero las más próximas a la ciudad se transformaban poco a poco en zonas de residencia[8].

En ese período de gran crecimiento, Río presentaba todavía grandes deficiencias en su organización urbana. En especial, no existía ningún sistema de aguas negras y cualquier noción de higiene pública y la ciudad seguía mal iluminada: en 1829 había en la zona urbana 550 lámparas mantenidas por la administración.

Con la venida de la corte, la iglesia del Carmo, muy cercana al Pazo de la Ciudad, fue elevada a capilla real y catedral, instalándose allá el cabildo del obispado. Varias iglesias se construyeron en los años que examinamos, como la de Santa Cruz de los Militares, que sustituyó a un templo menor en la calle Direita en 1811. En 1828 había en la zona urbana 11 iglesias, 21 capillas, seis conventos y dos seminarios. Edificacio-

[8] M. de A. Abreu, *Idem;* E. M. L. Lobo, *op. cit.*, I, p. 135.

nes importantes fueron: el teatro de São João, después teatro Imperial de São Pedro de Alcántara, inaugurado en 1831 en el Rossío Pequeño (plaza Tiradentes), incendiado en 1824 pero reconstruido enseguida; y diversas construcciones del arquitecto francés Grandjean de Montigny: edificio de la Academia de Bellas Artes, mercado de la Candelaria, plaza del Comercio, chafarices, diversas residencias privadas, incluso la del propio arquitecto que existe aún en la Gávea (zona que en su época era rural). Floreció en Río en esos años el estilo neoclásico.

Algunos aspectos de la ciudad cambiaron. El ganado ya no podía vagar libremente en la zona urbana, como en el pasado ocurría con frecuencia. El intendente de policía insistió desde 1809 en que se instalaran en las casas ventanas modernas con vidrieras. Y se volvieron más comunes los vehículos tirados por caballos.

Desde el punto de vista intelectual, el período empezado en 1808 fue muy importante en el sentido de hacer de Río de Janeiro una verdadera metrópoli cultural. Se creó una escuela de medicina de la que hablaremos después (1808), un huerto (1808) que dio origen al Jardín Botánico posterior, 14.000 libros traídos desde Portugal por la corte permitieron la fundación de la Biblioteca Real (1814) –primer núcleo de la Biblioteca Nacional– y se abrió el Museo Real (1818). Los comerciantes de Río contribuyeron en 1815 con una fuerte suma de dinero al fomento de la enseñanza. En este mismo sentido, una ley de 1827 ordenó la apertura de escuelas públicas primarias. En la época del príncipe regente Juan surgieron en la ciudad las academias militar y de marina. La presencia de la corte atrajo a misiones de exploración científica europea, como las del mineralogista alemán Von Eschwege, los sabios bávaros Spix y Martius, el naturalista francés Auguste de Saint-Hilaire. En el campo del arte, en 1816 vino una misión francesa, uno de cuyos integrantes fue el pintor y dibujante Jean-Baptiste Debret, quien dejó un retrato pleno de la vida cotidiana de Río de Janeiro en aquel entonces. Río recibió aún a Segismundo Neukomm, discípulo de Haydn.

Lo más importante fue, quizá, el inicio de la impresión de libros y periódicos en la ciudad. En 1808 se instaló en Río la primera imprenta de Brasil, y circuló el primer periódico, la *Gazeta do Rio de Janeiro,* cuyo primer número es del 10 de septiembre de aquel año. Aunque Hipólito José da Costa escribió en Londres que la *Gazeta* gastaba un papel excelente para la impresión de materiales periodísticos de mala calidad, se

trata de un hecho capital. Ya mencionamos que los debates por la prensa y los periódicos políticos se multiplicaron desde 1821.

A la par de los eruditos y artistas extranjeros, hubo otros nacidos en Portugal y en Brasil que actuaron en la ciudad. La música, en especial, tuvo algún desarrollo. Si el compositor portugués Marcos Portugal fue notable sobre todo por perjudicar a otros artistas, el mestizo José Maurício Nunes Garcia (1767-1830) —organista, compositor y profesor de música— fue el músico más importante de su generación en Brasil. La capilla real, después imperial, contaba con una orquesta de cien músicos y cantantes italianos (incluyendo a algunos *castrati*). Entre los eruditos, cabe mencionar a monseñor José de Sousa Azevedo Pizarro (autor de las *Memorias históricas de Río de Janeiro,* una fuente esencial para la historia de la ciudad), el orador religioso fray Francisco de Santa Teresa de Jesus Sampaio y el padre Januario de Cunha Barbosa, muy activo en la Independencia.

Al empezar el siglo XIX, los servicios médicos en Río de Janeiro eran muy deficientes. Existían pocos hospitales, pertenecientes a hermandades religiosas. Los médicos y cirujanos diplomados por la Universidad de Coimbra eran muy escasos: predominaban los falsos médicos de todo tipo. La cirugía era practicada por personas mal preparadas —libres y esclavos, brasileños y extranjeros—, quienes, después de trabajar por algún tiempo en el hospital de la Santa Casa de Misericordia, se presentaban a un examen superficial que les garantizaba el título de cirujanos-barberos licenciados. Recibían desde entonces a los enfermos en sus casas o en boticas. El ayuntamiento reconocía el problema hacía mucho tiempo. Pero fue en 1808 —con la creación de la Escuela de Anatomía, Cirugía y Medicina en el Hospital Real Militar de la Corte— cuando empezó en Río la enseñanza superior en ese sector. En 1809 se instituyó un sistema más aceptable de exámenes para obtención del derecho de trabajar como médico o cirujano en Brasil. Es cierto, sin embargo, que fuentes de la época afirman que quienes podían pagar las pesadas tasas y propinas exigidas obtenían los diplomas sin ninguna duda. En 1811, el príncipe regente creó una junta encargada de vacunar a la población, formada por un director, un secretario y tres cirujanos: entre 1811 y 1835 fueron vacunadas 102.719 personas[9].

[9] A. R. de Araújo, *A assistência médica hospitalar no Rio de Janeiro no século XIX,* MEC, Río de Janeiro, 1982, pp. 11-27.

ECONOMÍA

Desde la llegada de la corte portuguesa, la economía de Río de Janeiro pasó a desarrollarse en un marco institucional muy distinto al de la época colonial.

El 28 de enero de 1808, pocos días después de llegar a Bahía, el príncipe regente Juan firmó un documento que abría los puertos de Brasil a las naciones amigas, «interina y provisionalmente». Entre los barcos grandes –los que hacían el comercio transatlántico–, el número de las naves extranjeras no tardó en superar al de las portuguesas en el puerto de Río. El 1.° de abril del mismo año, una ley anulaba las prohibiciones anteriores relativas a la existencia de manufacturas en Brasil. El 28 de abril de 1809, las materias primas destinadas a las industrias brasileñas fueron liberadas de impuestos de aduana. El 11 de julio de 1808 se creó el primer tribunal mercantil de Brasil, la Real Junta de comercio, agricultura, fábricas y navegación, la cual tenía entre otras funciones la de apoyar a la industria. El 14 de julio de 1820 fue inaugurada la Plaza de Comercio de Río de Janeiro (origen de la Asociación Comercial de la ciudad). En 1810, un tratado de comercio y navegación excepcionalmente favorable a los ingleses fue firmado en Río; tan favorable, de hecho, que algunos historiadores lo consideran –en conjunto con el tratado de alianza y amistad del mismo año– como el precio que Portugal tuvo que pagar por el apoyo naval británico al traslado de la corte a Brasil. En la práctica, significaba un dominio mercantil de Inglaterra sobre el imperio portugués. Al abrigo de estos acuerdos –que les daban en la aduana un tratamiento preferencial incluso en comparación con los barcos portugueses, y extraterritorialidad en materia de justicia–, los ingleses llegaron en gran número a Río a comerciar y organizaron una Asociación de los Comerciantes que trafican con Brasil (113 miembros fundadores). Más tarde, después de ayudar al gobierno imperial brasileño a obtener el reconocimiento portugués de la Independencia de Brasil (1824-1825), en 1827 los ingleses obtuvieron nuevo tratado de comercio muy favorable, y asimismo el compromiso brasileño de eliminar en 1830 la trata de esclavos (aunque la ley al respecto casi no tuvo aplicación)[10].

Siendo la coyuntura de la economía occidental marcada por una fase depresiva entre 1815 y 1850, por mucho tiempo se creyó que el comer-

[10] E. M. L. Lobo, *op. cit.*, I, pp. 76-77.

cio exterior de Río de Janeiro pasaba todavía por una larga etapa de recesión, por lo menos hasta el inicio del auge del café, hacia la década de 1840. Empero, las investigaciones de João Luís Fragoso demostraron que tal opinión estaba equivocada. Pese al precio indudablemente declinante del azúcar, las exportaciones de este producto vieron aumentar su valor, gracias a un crecimiento importante de los volúmenes exportados, entre 1821 y 1831. El mismo autor demostró ser muy vigorosos los intercambios internos con Brasil y la trata de esclavos africanos hechos por el puerto de Río: el promedio anual del desembarque de cautivos, entre 1809 y 1830, fue de 23.718[11].

Es cierto, sin duda, que, si la caña y los ingenios predominaron entre los establecimientos rurales volcados a los productos de exportación en el municipio de Río de Janeiro hasta 1820, en seguida se nota el avance del café, en especial en la feligresía rural de Campo Grande.

Las feligresías rurales de Río y otras regiones alrededor de la bahía de Guanabara transportaban a la ciudad sus producciones por caminos terrestres o, siempre que ello resultaba posible, por navegación fluvial y marítima en barcos pequeños. La producción de alimentos, abundante y casi siempre suficiente en la época colonial —salvo en épocas de crisis cíclicas—, ahora se volvió claramente insuficiente frente al crecimiento acelerado de la ciudad desde 1808. La precariedad de las pequeñas propiedades rurales que hasta entonces abastecían a la ciudad (los grandes terratenientes preferían la producción para exportación), la legislación desfavorable por sus controles excesivos, el reclutamiento militar que afectaba a los conductores de ganado y los muleros, la mala situación de los caminos —aun en las cercanías de la capital— son factores cuyo resultado fue hacer depender cada vez más el suministro de alimentos a Río del cabotaje de larga distancia o de rebaños situados muy lejos hacia el interior, provocando crisis graves y casi permanentes de carestía y escasez. Por tal razón el gobierno intentó dar solución a algunos de los problemas que indicamos, y además abrió ferias y mercados en la ciudad, pero estas medidas tuvieron resultados muy limitados[12].

La artesanía siguió dominada por el sistema de gremios hasta la dé-

[11] J. L. R. Fragoso, tesis citada.

[12] M. Y. L. Linhares, *op. cit.*, p. 159; A. Lenharo, «Política e negócios: o comércio de abastecimento do Rio de Janeiro (1808-1831)», Universidade de São Paulo, São Paulo, 1977 (tesis de Maestría).

cada de 1840, pese a su abolición formal en 1824. Debía enfrentar la competencia de la fabricación doméstica de diversos productos con mano de obra esclava, además de una competencia de los productos extranjeros mucho más fuerte que en el pasado. Aun así, los artesanos predominaban todavía sobre un sector manufacturero muy incipiente.

La acción estatal se hizo sentir con la creación de algunas manufacturas textiles efímeras, en el apoyo a las «fábricas reales» registradas en la Junta de comercio (empresas privadas, en principio grandes —desde 1813 por lo menos había tal exigencia—, que obtenían ventajas fiscales y otras del Estado), también efímeras; y, con mayor éxito y un carácter más duradero, en las manufacturas militares del Arsenal de Marina y el Arsenal de Guerra. Libres y esclavos trabajaban juntos en todas estas empresas estatales y privadas. En los arsenales militares también había mano de obra de prisioneros. En conjunto, pese a una intensidad mayor que en los tiempos coloniales, hasta 1840 el papel de las manufacturas fue muy débil en Río, en comparación con la agricultura y el comercio: en economía predominaba la actitud liberal y era muy fuerte la competencia extranjera, británica sobre todo[13].

Desde el punto de vista comercial, el puerto de Río no tenía ningún rival en Brasil, en todos los dominios: comercio exterior con Europa, trata de esclavos africanos, comercio terrestre hasta con regiones del interior muy distantes (como Mato Grosso), comercio de cabotaje.

En cuanto al comercio de importación, de Portugal seguían llegando los productos tradicionales como vino y aceite; de Inglaterra venían principalmente —en enorme cantidad y variedad— productos manufacturados; de Francia, telas finas, joyas, perfumes, libros y artículos de lujo en general; del Río de la Plata, tasajo, cueros y trigo; de Estados Unidos, alimentos, muebles y pez; del África occidental, esclavos, cera, maderas y azufre. Las exportaciones consistían en azúcar, aguardiente, algodón, café, maderas, cueros y —mucho menos que en el siglo XVIII— oro y piedras preciosas. El puerto de la ciudad redistribuía por el cabotaje y el comercio terrestre productos europeos y esclavos; importaba del

[13] R. G. de Andrade, «Burocracia e economia na primeira metade do século XIX», Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1980 (tesis de Maestría); L. C. Soares, «A manufactura na formação econômica e social escravista no Sudeste», Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1980 (tesis de Maestría); G. de B. M. de Oliveira, «A pré-indústria fluminense: 1808-1860», Universidade de São Paulo, São Paulo, 1987 (tesis de Doctorado).

resto del Brasil alimentos y materias primas, además de los artículos de exportación que se acumulaban en los almacenes de Río hasta su embarque[14].

La afluencia de comerciantes ingleses fue impresionante. Ocuparon los mejores edificios y las calles más próximas al puerto, vendiendo al por mayor productos manufacturados en gran variedad, bacalao, mantequilla y otros artículos. Hicieron de Río de Janeiro un centro de reexportación hacia el Río de la Plata y las colonias británicas. Los franceses llegaron en gran número sobre todo después de 1814, instalándose en la calle de Ouvidor y sus alrededores, donde abrieron tiendas típicas de comercio de lujo y diversos servicios (sastres, modistas, peluqueros, floristas, panaderos y reposteros, etc.). También llegaron italianos, alemanes, suizos, irlandeses, suecos, daneses, norteamericanos y rusos. Los comerciantes portugueses —de nacionalidad brasileña después de la Independencia de 1822— tenían tiendas que los ingleses consideraban miserables y de aspecto muy malo. Hubo choques que enfrentaron a los mercaderes portugueses e ingleses en razón de la fuerte competencia, ya que eran los dos grupos más fuertes de comerciantes en la ciudad. Aunque los ingleses sólo estaban autorizados a vender al por mayor, de hecho comerciaban también al por menor. Pero resultaba inútil denunciarlos: las reclamaciones en contra de ellos solían conducir a acciones del gobierno en contra de sus rivales[15].

Las calles del centro de Río empezaron a especializarse en cuanto al comercio al por menor: joyas en la calle de Ourives (o sea, la calle de los orfebres); artículos de madera y cuero en la calle de Alfândega (esto es, la calle de la aduana); comercio francés de lujo en la calle de Ouvidor; venta de velas en la calle de la Candelaria; pequeño comercio de abacería en la calle de Quitanda, etc.

La aduana del puerto tuvo un gran incremento en sus actividades

[14] C. M. dos Santos, *Relações comerciais do Rio de Janeiro com Lisboa (1763-1808)*, Tempo Brasileiro, Río de Janeiro, 1980, p. 206; J. Mawe, *Viagens ao interior do Brasil*, trad. de S. B. Viana, Itatiaia-EDUSP, Belo Horizonte-São Paulo, 1987, p. 82; D. Renault, *op. cit.*, p. 9.

[15] E. M. L. Lobo, «La burguesía comercial de Río de Janeiro, siglos XIX-XX», en E. Florescano (coord.), *Orígenes y desarrollo de la burguesía en América Latina, 1700-1955*, Nueva Imagen, México, 1985, pp. 171-205; J. Luccock, *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*, trad. de M. da S. Rodrigues, Itatiaia-EDUSP, Belo Horizonte-São Paulo, 1975, p. 26.

desde 1808. Los ingresos del Estado dependían principalmente de los impuestos aduaneros sobre las importaciones.

El 12 de octubre de 1808 se decidió la fundación del primer Banco de Brasil, el cual funcionó a partir de diciembre de 1809. Su función principal era «realizar los fondos de los que depende el mantenimiento de la monarquía». Era un banco de depósito, descuento y emisión. Su capital siempre fue muy insuficiente. La vuelta de la corte portuguesa a Lisboa en 1821 —cuatro mil personas que retiraron de la ciudad enormes sumas de dinero, metales preciosos y joyas— afectó al banco irremediablemente, además de provocar una grave y duradera crisis financiera en la ciudad. El oro desapareció de la circulación, la plata subió de valor, hubo muchas quiebras y los precios de los alimentos crecieron cada vez más en función de las emisiones de moneda de papel. La situación se vio agravada por las consecuencias de los préstamos externos negociados —en condiciones desfavorables y a intereses muy altos— por el gobierno imperial después de la Independencia. Siempre en mala situación desde 1821, pese a los intentos de apoyarlo, el primer Banco de Brasil tuvo que cerrar sus puertas en 1829. Aun durante su existencia, sin embargo, el crédito, los negocios de seguros y en especial los avances de dinero que financiaban a la producción rural seguían de hecho, como en el pasado, en manos de los grandes comerciantes de Río de Janeiro.

SOCIEDAD Y VIDA SOCIAL

En 1808, Río de Janeiro era una ciudad provinciana, cuyos usos recordaban hasta cierto punto al Oriente: las mujeres tapaban sus caras en la calle y en sus casas se sentaban en esteras o almohadas; los hombres vestían mantos o ponchos y andaban armados; los comerciantes no decoraban sus tiendas, desprovistas de escaparates. La llegada de extranjeros y la presencia en la corte contribuyeron después a cambiar las cosas: Río se volvió cada vez más una ciudad cuyos hábitos eran copiados de los de Europa, por lo que hace a los grupos dominantes y medios de la sociedad[16].

Una transformación que afectó a los hacendados fue que, atraídos

[16] G. Freyre, *Sobrados e mucambos,* José Olympio, Río de Janeiro, 1951, pp. 745-746.

por la corte —que significaba más negocios, concesiones económicas y financieras, empleos públicos ventajosos y eventualmente títulos de nobleza—, pasaron a fijarse en la ciudad en número más grande que en los tiempos coloniales, adquiriendo así una visión de mundo más cosmopolita y costumbres menos rústicas.

El crecimento urbano, la expansión de la máquina del Estado y la presencia en Río de Janeiro de una enseñanza de nivel superior empezaban a hacer crecer los grupos medios de la sociedad, en el pasado extremadamente reducidos.

Tal modernización, sea como fuere, tenía límites precisos, ya que el mismo crecimento demográfico y económico aumentó mucho la incidencia de la trata africana y de la esclavitud. Además, la forma en que se hizo la Independencia —bajo un miembro de la misma dinastía de Braganza, y con conflictos muy limitados— sirvió para preservar por varias décadas, en lo esencial, las anacrónicas estructuras sociales heredadas de la colonia.

Los esclavos eran multitud en numerosas y muy especializadas tareas domésticas, pero también en todas las actividades productivas urbanas y rurales. Los libertos, poco numerosos, socialmente discriminados, se relacionaban sobre todo con los esclavos: los blancos vivían con el miedo de una alianza de todos los negros y mulatos que pudiera conducir a revueltas. El ejemplo de Haití estaba siempre presente en el pavor de los grupos dominantes y los miembros del gobierno. Esto llevó a una represión policial cada vez más intensa en contra de los esclavos y libertos urbanos, sus fiestas y sus formas de asociación, y asimismo en contra de los pelenques, al principio muy próximos de la zona urbana, en los cerros de Santa Teresa y Corcovado, pero después, debido a la guerra sin tregua de las autoridades, situados más lejos hacia el interior de la provincia de Río de Janeiro.

La historiadora Leila Mezan Algranti dio a conocer en 1989 un interesante documento del Archivo Nacional de Río de Janeiro. Se trata de una carta del intendente de policía Paulo Fernandes Viana, enviada en 1813 al ministro de Estado de los negocios de Brasil, conde de Aguilar. El tema de que se ocupa es una disputa entre facciones de negros en función de la elección de un «rey de la nación Cassange»: el rey efectivamente escogido por los negros para realizar una fiesta anual (el *bengalez)* había sido sustituido arbitrariamente por otro, y la reina apeló a la policía para que el rey escogido según las reglas viniera a sustituir al

intruso: además, los negros de la nación Cassange también recurrieron al mismo príncipe regente. El episodio muestra la existencia de rivalidades en el interior de la población negra; y que, pese a la represión que sufría constantemente, dicha población a veces trataba de apoyarse en los medios legales y las instituciones oficiales para lograr algunos de sus fines —de hecho, en ciertos casos, incluso su liberación del cautiverio, cuando el propietario del esclavo se oponía a la misma pese a pagos efectuados por el cautivo, comprando su libertad—[17].

Entre las fiestas populares de tradición portuguesa, una de las más importantes en Río de Janeiro era el *entrudo* —venido de las Azores y otras islas—, del que Jean-Baptiste Debret dejó un grabado y una descripción, relativos a 1830. Dicha fiesta sólo a mediados del siglo pasado empezó a transformarse en el carnaval propiamente dicho, el que también absorbió muchas influencias africanas y los desfiles de carros ornamentados que ya mencionamos al hablar de los tiempos coloniales de Río. El *entrudo* consistía en una suerte de batalla callejera entre personas armadas de harina y de bolas de cera o tubos de estaño llenos de agua (a veces perfumada con canela). Aunque al futuro emperador Pedro II le gustaba en su niñez jugar al *entrudo* con sus hermanas, y Debret menciona a los ingleses y franceses como apreciadores del mismo, su grabado y su texto muestran a los negros de Río como los más activos en la fiesta, vendiendo y usando las bolas en cuestión con gran entusiasmo; el grabado permite constatar también que, como en el carnaval posterior, en esa ocasión llevaban disfraces.

El carnaval se transformó, en nuestro siglo, en la fiesta por excelencia de Río de Janeiro. Resulta de interés, por ello, reflexionar acerca de sus orígenes.

En el Brasil colonial y del siglo XIX, la Cuaresma era un período marcado por tonos lúgubres: cuarenta días de duelo religioso y ayuno. El *entrudo* se desarrolló en las islas africanas de Portugal (Cabo Verde, Madeira) como una diversión —bastante rústica sin duda— que precedía inmediatamente a la Cuaresma. Su evolución en Río de Janeiro durante el siglo XIX estuvo vinculada a influencias diversas: así, por ejemplo, las máscaras y disfraces vinieron del Mediterráneo. Lo más importante, sin embargo, en el sentido de comprender el carnaval posterior, es conside-

[17] L. M. Algranti, «Costumes afro-brasileiros na Corte do Rio de Janeiro: um documento curioso», *Boletim do Centro de Memória*, UNICPAM, 1 (1989), pp. 17-21.

rar la africanización del *entrudo* en la ciudad. Los esclavos, al disfrazarse, volvían ambiguas por tres días las señales externas habituales de la estratificación social y de los comportamientos socialmente establecidos. Los hombres se vestían con trajes femeninos, los negros se teñían de blanco e imitaban los gestos y atuendos de los nobles europeos... Así, la crítica y la protesta sociales –y más tarde también políticas– fueron un factor de peso en la importancia que llegó a tener el carnaval de Río. Pensamos en el carnaval como una fiesta de la calle: por mucho tiempo fue éste su aspecto más original, y el más esencial.

Si la crítica y la protesta eran ambiguas, también lo fueron las reacciones de los grupos dominantes de la ciudad. Éstos oscilaron entre la tolerancia y la represión. Cuando esta última ocurría, el pretexto era la violencia del *entrudo* o su inmoralidad; también se invocaban como motivos de represión los excesos alcohólicos y los ataques (reales o supuestos) a la religión católica. Por otra parte, paralelamente al carnaval de las calles, dominado por los esclavos y libertos, se desarrollaba ya un carnaval de la buena sociedad, con disfraces caros y bailes cerrados[18].

La gran importancia del carnaval estaba aún en el futuro. En el período que estudiamos, las fiestas más importantes y numerosas eran las procesiones religiosas. Éstas causaban a veces una fuerte rivalidad entre cofradías organizadoras; y en ciertas ocasiones se vieron envueltas en peleas, que las fuentes de la época atribuyen a los combatientes negros o *capoeiras,* admitidos en las procesiones, pero por supuesto es preciso dudar de versiones de los hechos cargadas de prejuicios sociales.

Prejuicios sociales y *culturales:* resultará sin duda interesante extender al siglo pasado el tipo de análisis que, como veremos, se ha aplicado a algunas de las fiestas del siglo XX, con la finalidad de detectar tanto los aspectos culturales presentes en la representación como la presencia de la circularidad cultural, estableciendo mediaciones entre los rasgos populares y eruditos de la cultura en nuestra ciudad.

[18] S. L. Graham, *House and street. The domestic world of servants and masters in nineteenth-century Rio de Janeiro,* Cambridge University Press, Cambridge, 1988, pp. 66-71.

VII

UNA CIUDAD EN TRANSICIÓN (1831-1902)

DÉCADAS DE TRANSICIÓN

El naturalista inglés Charles Bunbury llegó a Río de Janeiro el 18 de julio de 1833. Después de extasiarse con la bahía de Guanabara, he aquí sus primeras impresiones de la ciudad:

> Las calles son bastante rectas, pero son en general angostas, muy sucias y llenas de abominables olores. Las aceras son horriblemente toscas y parecen como si nunca hubieran sido reparadas.

En cuanto al largo o plaza del Pazo, situado junto al puerto, donde estaba el Pazo de la Ciudad, centro del poder imperial, mencionó que

> ... la mezcla de marineros, policías, barqueros, esclavos negros, unos llevando o descargando fardos de los barcos, otros cargando agua de la fuente, la cantidad de embarcaciones en el puerto allí cerca, y los barcos continuamente entrando o saliendo, forman en el conjunto una de las escenas más curiosas y alegres que se puedan imaginar. Pero el mal olor del muelle quita mucho del placer que de otro modo se experimentaría delante de un tal espectáculo.

Las definiciones urbanas le resultaron muy visibles desde un principio. Por ejemplo:

> Esta ciudad es muy imperfectamente iluminada por la noche. Muchas de las calles más pequeñas quedan en la oscuridad completa, y en las de-

más las luces están tan alejadas las unas de las otras que no sirven a la finalidad que es la suya.

También apuntó otros detalles negativos:

> No conozco otra ciudad más desagradable para recorrer a pie que Río. A cada instante uno cruza con un bando de negros que arrastran a una carreta conduciendo pesada carga, o a un trineo, los que, ocupando toda la extensión de la acera, obligan a que uno tenga que ir hacia el medio de la calle; en seguida, las ruedas de una carroza o una carreta tirada por bueyes vienen encima de la acera y obligan a uno a apretarse contra la pared; o un caballo, esperando a su caballero delante de alguna casa, hace con que uno tenga que contornarlo para evitar a sus patas[1].

Podría haber notado –como hicieron otros– la persistencia de la monarquía, el peso del catolicismo (religión oficial) en los espíritus, el hábito anacrónico de enterrar a los difuntos en las iglesias...

Un viajero europeo que viera Río en los últimos años del período que consideramos, en vísperas de la gran reforma urbana que el prefecto Pereira Passos iba a emprender en el centro de la ciudad en los años 1902-1906, sin duda hallaría aún numerosos rasgos coloniales en las calles y el caserío. Pero la ciudad ya no era el «municipio de la corte», sino el Distrito Federal, capital de una República. La esclavitud había terminado desde 1888. Estado e Iglesia estaban ahora separados. Las elites urbanas respiraban positivismo, evolucionismo, darwinismo. La ciudad contaba hacía medio siglo con una canalización moderna de aguas negras; era adecuadamente iluminada por la noche (en las calles centrales, ya por lámparas eléctricas); tenía una red de ferrocarriles y tranvías, telégrafos, teléfonos...

Y éstos no pasan de de ejemplos de cambios numerosos, que afectaron de diversos modos a la ciudad y sus habitantes. Ningún otro período anterior en setenta años, en la historia de Río de Janeiro, estuvo marcado por transformaciones tan radicales desde tantos puntos de vista. Tales transformaciones son el tema de este capítulo y justifican el título que le dimos.

[1] C. J. F. Bunbury, *Viagem de um naturalista inglês ao Rio de Janeiro e Minas Gerais,* trad. de H. G. de Souza, Itatiaia-EDUSP, Belo Horizonte-São Paulo, 1981, pp. 18-20.

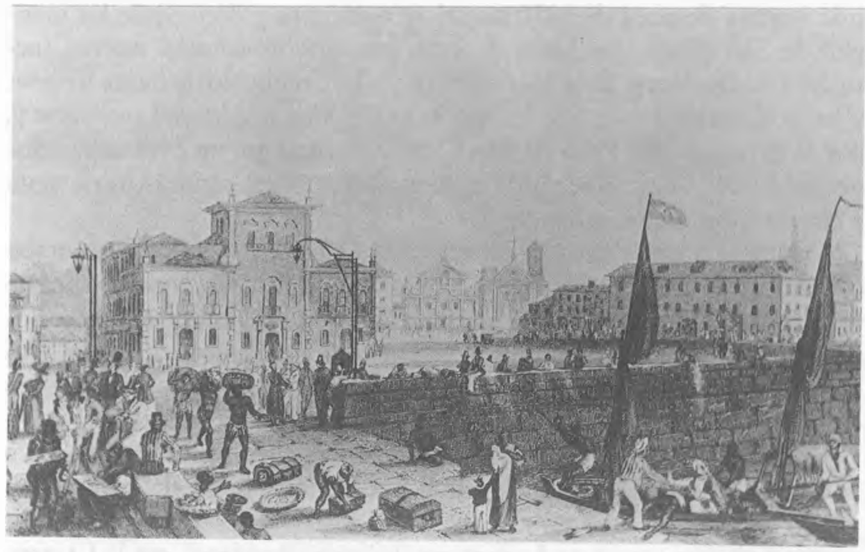


Fig. 19: El largo (plaza) del Pazo y el muelle en 1832, un año antes de que los viera Bunbury. Dibujo de Augustus Earle. C. Darwin, *Viagem de um naturalista ao redor do mundo,* Brasil Editora, río de Janeiro, 1937, entre pp. 48-49.

TRANSFORMACIONES URBANAS Y PROBLEMAS PERSISTENTES

La extensión del espacio urbano de Río de Janeiro durante el siglo XIX estuvo condicionada de cerca por los sistemas colectivos de transporte, y esto fue una novedad en la historia de la ciudad. En la medida en que fueron alcanzadas regiones ya distantes del centro, se volvió necesario sustituir los primeros sistemas –en especial las gôndolas o autobuses de tracción animal, cuyas líneas regulares empezaron en 1838, y las diligencias (1844)– por otros más perfeccionados y de mayor capacidad, como el tranvía (por mucho tiempo también de tracción animal), introducido en 1868, y el ferrocarril, comenzado en la zona urbana en 1858.

Desde aproximadamente 1840, la acción gubernamental en la apertura o conservación de los caminos y los nuevos medios de transporte permitieron que las personas de poder adquisitivo más alto dejaran crecientemente el centro histórico de Río, yendo hacia el sur, a Lapa, Gloria, Catete y Botafogo: una expansión más antigua, pero que se volvió

más intensa después de 1850 con el aterramiento y drenaje de los mangles de São Diogo, fue hacia el oeste, ganando la «ciudad nueva» (actuales Cidade Nova, Estacio, Catumbí y Río Comprido) y Santa Teresa; y hacia el norte, donde São Cristóvão vio su área residencial ampliarse y, por la presencia del Pazo de São Cristóvão, tenía las mejores instalaciones de la ciudad en materia de iluminación pública, suministro de agua y canalización de aguas negras.

En estas mismas décadas, la feligresía de Engenho Velho ya contaba con autobuses de tracción animal; pero no era todavía urbana, aunque ya ocurriese la división de sus haciendas en unidades más pequeñas. Botafogo, vinculado al centro de Río por una línea de barcos de vapor, empezaba a recibir residentes menos encumbrados que en el pasado (en especial inmigrantes portugueses) y a diferenciarse internamente.

Con los ferrocarriles, áreas hasta entonces débilmente vinculadas a la ciudad se abrieron a aquellos que podían vivir fuera del centro, pagando los billetes, pero no disponían del dinero necesario para adquirir terrenos ya muy caros en la zona sur (Gloria, Botafogo, etc.). La ocupación de los suburbios del norte y del oeste —que sólo estaba empezando en el siglo pasado— fue en un primer momento lineal, siguiendo los rieles; más tarde se expandió desde tales rieles en un crecimiento radial.

Un caso de extensión urbana estudiado en detalle por Joaquim Moura dos Santos fue el Inhaúma, región situada al noroeste del centro urbano. En principio, una feligresía rural que producía alimentos para la ciudad desde 1860 empezó a cambiar, con la venta en subasta de lotes de tierras antes rurales, que recibieron iluminación de gas, abastecimiento de agua, además de tratarse de una zona cortada ya por los rieles del ferrocarril y por la carretera que iba a Santa Cruz, una feligresía rural donde había una gran hacienda que pertenecía al gobierno imperial. La urbanización —que se limitó en los primeros años a las partes de Inhaúma por las que pasaban esos caminos— se hizo más general desde 1870.

Atraídos por la distancia relativamente pequeña desde el centro, por la existencia de medios de transporte, por las instalaciones urbanas y por los fraccionamientos y ventas de parcelas emprendidos en carácter ya moderno, trabajadores del comercio y de las manufacturas que antes vivían en el centro urbano —en el que la población se había vuelto incómodamente densa y las posibilidades de obtener viviendas acepta-



Fig. 20: Mapa de Río de Janeiro en 1888. Se puede notar claramente la extensión lineal hacia el oeste y el norte, siguiendo los rieles de los ferrocarriles, y una expansión menor hacia el sur, siguiendo la costa y junto a la laguna Rodrigo de Freitas, vinculada a los tranvías. M. Fleiuss, *op. cit.*, entre pp. 186-187.

bles eran escasas– empezaron a mudarse a Inhaúma. En 1873, toda el área integrante de dicha feligresía que en el pasado había sido la hacienda de Engenho Novo, perteneciente en la colonia a los jesuitas, estaba totalmente urbanizada. Fue entonces separada de la parte todavía rural de Inhaúma y, con otros sitios desmembrados de las feligresías de Engenho Velho y São Cristóvão, se transformó en la feligresía urbana de Engenho Novo[2].

Los años que van de 1870 a 1902 vieron una expansión rápida del área urbana de Río cuando, después de una disminución pasajera en función de violentas epidemias en la década de 1850, la población creció

[2] J. J. M. dos Santos, «Contribuição ao estudo da historia do subúrbio do Rio de Janeiro: a freguesia de Inhaúma de 1743 a 1920», Universidad Federal do Rio de Janeiro, Río de Janeiro, 1987 (tesis de Maestría).

mucho. En esa expansión, el papel de los tranvías y el de los trenes fue distinto. Los primeros sirvieron a que personas con un poder adquisitivo considerable se mudaran a los barrios del sur, mientras los trenes, hacia el norte y el oeste, condujeron a un poblamiento, si no popular de inicio, típico de gentes que contaban con pocos recursos. De hecho, no tardó en surgir y firmarse una ideología de la ocupación espacial urbana que asociaba el tranvía a la zona sur y a un estilo de vida considerado moderno, y el ferrocarril a los suburbios del norte y el oeste, con una población de ingresos bajos. Esto funcionó hasta el punto de impedir la ejecución del único ferrocarril que fue autorizado en el sur de la ciudad, en 1891.

Por otra parte, aunque tanto en las líneas de tranvías como en los ferrocarriles había capitales extranjeros, fue en el caso de las primeras donde se dio una asociación estrecha entre la extensión de la red de transportes y una especulación inmobiliaria más definida, atrayendo a los capitales de los terratenientes del café, los grandes comerciantes y otras personas ricas de la ciudad.

En el caso de Copacabana, por ejemplo, los intereses de la Compañía Jardim Botânico, dueña de una concesión para instalar tranvías, y los de compañías que hacían fraccionamientos de terrenos para venderlos, actuaron en estrecha vinculación, buscando convencer a los miembros de las clases más encumbradas de Río de que resultaba «moderno» y saludable vivir o poseer residencias secundarias junto al mar, ahora que ello se volvía posible gracias al transporte: en 1892 se abrió el primer túnel de Botafogo a Copacabana, donde llegó el tranvía, y empezó la ocupación efectiva del barrio[3].

Se debe observar esta novedad: grupos de capitalistas, y no miembros del poder del Estado, deciden qué destino, qué tipo de ocupación tendrán vastos espacios ganados por la expansión de la ciudad. Una señal, entre muchas otras, del avance efectivo del capitalismo en Río de Janeiro durante el siglo pasado.

La importancia del tranvía —que servía también a los transportes en el interior del núcleo central de la ciudad— fue por mucho tiempo superior a la de los ferrocarriles urbanos. El más importante de estos últimos, el ferrocarril de don Pedro II (después Central de Brasil), transportó entre 1893 y 1896 un total de casi 30 millones de pasajeros, mien-

[3] M. de A. Abreu, *op. cit.*, pp. 41-53.

tras en un único año —1896— los tranvías transportaron 73 millones. El peso del tranvía en la vida urbana explica la existencia de dos revueltas; aunque, como veremos después, las mismas también expresasen otras formas de reivindicación social o de protesta. El 1.º de enero de 1880 hubo una revuelta en contra del aumento del precio de los billetes de los tranvías en función de un nuevo impuesto; de su represión resultaron muertos y heridos. De nuevo el 19 de junio de 1901, otro aumento de los billetes de la Compañía de São Cristóvão condujo a una manifestación, acompañada de depredaciones, con la participación de unas dos mil personas (obreros, estudiantes, miembros de las clases medias); también en esa ocasión la represión causó muertes, lo que produjo la exoneración del jefe de policía de Río y del ministro de Justicia de la República[4].

Los avances del espacio urbano se tradujeron en variaciones en la distribución de la población entre las feligresías urbanas por una parte, y las suburbanas y rurales por otra: si en 1838 un 71 por cien de la población del municipio de Río de Janeiro vivía en la zona urbana, tal proporción era de poco menos del 80 por cien cuando se hicieron los censos de población de 1872 y 1890. Además de esto, la densidad demográfica aumentaba en el municipio: 239 habitantes por km^2 en 1872, 464 en 1890. Desde el punto de vista administrativo, la consecuencia de la marcha de la urbanización era el surgimiento de nuevas feligresías urbanas: Gloria (1834), Lagoa y Engenho Velho (1838), Santo Antonio (1854), São Cristóvão (1856), Espírito Santo (1865), Gávea y Engenho Novo (1873), etc.

Los trenes y tranvías no fueron las únicas innnovaciones que revelaron a la ciudad las posibilidades de la tecnología del siglo XIX. En 1850, con la abolición de la trata de esclavos africanos, grandes sumas de capital anteriormente empleados en esa actividad quedaron liberadas para otras inversiones. Esto, y el influjo de capitales extranjeros, explican los progresos urbanos que se acumularon desde mediados del siglo. En 1852 fue firmado el contrato Russell para dotar de canalizaciones modernas de aguas negras a Río, las cuales fueron instaladas a partir de 1862 en una parte de la ciudad. El empresario brasileño Mauá inauguró en 1854 las lámparas de gas para iluminación de las calles centrales, y el contrato respectivo fue ampliado a otras partes de la ciudad en 1862. El mismo

[4] *Idem,* pp. 43-57.

Mauá fue encargado en 1857 de abrir el canal de Mangue para drenaje de la «ciudad nueva», aunque la obra sólo concluyó en 1906. Niterói, ciudad situada frente a Río al otro lado de la bahía de Guanabara, estaba vinculado a aquella ciudad por barcos de vapor desde 1835; pero tal servicio fue ampliado y mejorado en 1862 y 1870.

Servicios regulares de vapores hicieron el trayecto desde Río hasta Francia (1843) e Inglaterra (1851, 1852). La ciudad contó desde 1846 con un correo público, desde 1854 con el telégrafo (la conexión por cable submarino con Europa empezó en 1873) y a partir de 1877-1881 con el teléfono. Los experimentos con tranvías eléctricos empezaron en 1887, y la primera línea regular –hacia Flamengo– fue instalada en 1892.

También se hicieron progresos en el abastecimiento de agua. Algunos edificios (8.334 en total) pudieron contar con agua conducida por caños en 1878. En el verano de 1889, cuando Río de Janeiro sufría con los efectos de una larga sequía, el ingeniero Paulo de Frontin firmó el 16 de marzo un contrato con el Ministerio de Agricultura, comprometiéndose a traer agua en abundancia de las sierras del estado de Río de Janeiro a la ciudad, canalizándola en cañerías de hierro, hasta el día 23 –o sea, en sólo seis días de trabajos– y a bajo coste; y lo logró, aumentando en más de quince millones de litros la capacidad de suministrar agua a Río. Para ello, empleó cinco mil trabajadores, transportados hacia el norte en ferrocarril, con los materiales necesarios[5].

Pese a los progresos indudables, el centro de Río de Janeiro se mantenía como zona de residencia de los más pobres, que, no teniendo recursos para pagar diariamente los billetes de los trenes o tranvías, debían residir cerca del sitio donde trabajaban. Sobre todo en las feligresías de Santana, Santo Antonio, São José y Santa Rita, se apretujaban en condiciones de gran miseria. Muchos ocupaban viviendas colectivas: mesones y *cortiços* (casas donde vivían numerosas familias o personas solas en cuchitriles). Tales viviendas eran propiedad de comerciantes, miembros de la clase dominante imperial o la Santa Casa de Misericordia. Sus condiciones sanitarias eran terribles (letrinas en número insuficiente, pocas ventanas, escasez de agua). En 1888, un 12 por cien de la población de la ciudad vivía en *cortiços* y mesones, los cuales eran focos

[5] O. P. Rocha, «A era das demolições. Cidade do Rio de Janeiro: 1870-1920», Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1983 (tesis de Maestría).

de fiebre amarilla y otras enfermedades. A fines del siglo pasado, las tasas de mortalidad eran máximas en las feligresías del centro de Río. Desde los años 1880, y más todavía después de 1893, bajo la administración del prefecto Barata Ribeiro, el Estado empezó a destruir los *cortiços*. Pero por lo menos desde 1882, se ofrecieron ventajas fiscales a la construcción de viviendas populares (*vilas operárias*): 6.800 casas populares fueron construidas entre 1887 y 1895 (más que en los años siguientes, y una cantidad apreciable comparada con el número de viviendas de entonces)[6].

El siglo XIX asistió a los primeros intentos de planificación urbana general en Río de Janeiro.

Al dejar en 1843 la dirección de las obras municipales, Henrique de Beaurepaire-Rohan presentó a la cámara municipal (ayuntamiento) un informe detallado con sugerencias que, a la par de consejos sobre puntos de detalle, contenía un verdadero plan para una reforma del centro de Río. Manifestó en el documento una preocupación ya grande por las condiciones de higiene, creyendo que la planificación y perfeccionamiento de las instalaciones urbanas podrían atraer a extranjeros con sus capitales, lo que, entre otros beneficios, conduciría a una valoración del trabajo manual y a un cambio en la mentalidad de la población, que dejaría de solicitarle empleos al Estado imperial. En cuanto a los consejos relativos a puntos precisos, trataron en especial de las cuestiones de higiene pública (establecimiento de canalizaciones de aguas negras, construcción de un nuevo matadero público mejor situado y fin de la venta de carne en las calles, prohibición de enterrar a los muertos en las iglesias). En cuanto a los cambios en el centro urbano, considerando que las calles angostas eran un factor de insalubridad y dificultaban la circulación de vehículos, recomendó el derrumbe de las edificaciones del centro histórico de la ciudad (5.637 casas) y su reconstrucción en calles más anchas, con un nuevo mercado y el suministro de agua conducida por caños. Aunque no se aplicaron tales medidas sino mucho más tarde, resulta de interés subrayar el intento[7].

En 1874, el emperador Pedro II, preocupado con las frecuentes epi-

[6] E. M. L. Lobo, L. A. Carvalho *et al.*, *Questão habitacional e o movimento operário*, Editora UFRJ, Río de Janeiro, 1989, pp. 26-69.

[7] H. de B. Rohan, «Relatório apresentado à Ilma. Câmara Municipal de Rio de Janeiro», *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, 275 (1967), pp. 201-215.

demias (en función de las cuales había prohibido en 1850 los entierros en las iglesias), nombró a una comisión de mejoramientos de la ciudad de Río de Janeiro, encargándole la redacción de un plan urbanístico general. La componían tres ingenieros; entre ellos estaba Francisco Pereira Passos, futuro prefecto de río. El informe de la comisión se limitó, en 1875, a la «ciudad nueva», recomendando el drenaje completo de los pantanos y su aterramiento, la construcción de avenidas anchas, un servicio de canalización de aguas negras, la necesidad de reconstruir parte de dicha región de la ciudad. El ingeniero Luís Rafael Vieira Souto publicó en el periódico *Jornal do Commercio* críticas detalladas al informe de la comisión, mostrando que era en el centro y no en la «ciudad nueva» donde había problemas más graves de tipo sanitario. En un segundo informe, de 1876, la comisión se refirió a las medidas recomendadas en lo relativo al centro urbano, incluyendo la idea de echar por tierra varios cerros: Castelo, Santo Antonio y Senado (este último fue de hecho destruido en 1887). Como el informe de Beaurepaire-Rohan, los de la comisión de mejoramientos no tuvieron aplicación de conjunto[8].

Como se habrá notado, las ideas acerca de la reforma urbana estaban dominadas —en especial en las décadas de 1870 y 1880— por las concepciones de los higienistas, quienes insistían en la insalubridad de Río de Janeiro. Tales concepciones fueron estudiadas por Berenice Cavalcante, quien mostró que sirvieron a la defensa de una concepción «moderna» de lo urbano más adecuada al capitalismo, que se instalaba cada vez más completamente en la ciudad mientras declinaba la esclavitud. La idea de una ciudad bella y limpia, de una población urbana saludable, correspondía a la ideología de modernidad y progresos, típica del siglo. Los sanitaristas encontraban que la insalubridad existía en función de condiciones del medio ambiente, pero también debido a una educación y costumbres deficientes[9].

Además de los sanitaristas, los ingenieros —y el Club de Ingeniería fundado en 1880— fueron agentes sociales que participaron activamente en los debates acerca de la higiene y la reforma urbana. Se presentaban

[8] F. C. da F. Elia, «A questão habitacional no Rio de Janeiro da Primeira República», Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1984 (tesis de Maestría), pp. 9-17.

[9] B. de O. Cavalcante, «Beleza, limpeza, ordem e progresso: a questão da higiene na cidade do Rio de Janeiro, final do século XIX», *Revista do Rio de Janeiro*, 1 (1985), pp. 95-103.

como aquellos que encarnaban la eficiencia y la capacidad, en oposición a una municipalidad considerada como ineficaz y poco activa. En un Congreso de ingeniería e industria realizado en 1901 y cuyo tema fueron los problemas de Río de Janeiro, los ingenieros afirmaron que los proyectos de reforma urbana deberían ser sometidos a la apreciación de «instituciones científicas» como el Instituto Politécnico y el Club de Ingeniería. Dicho club era una entidad profesional, pero también de clase, puesto que incluía entre sus miembros a comerciantes, industriales y propietarios de empresas de construcción civil.

En las últimas décadas del siglo XIX se tenía una visión claramente estratificada del espacio urbano, perfeccionando a estratificaciones que venían de antes. El centro comercial e histórico de la ciudad, sitio del trabajo, era un espacio heterogéneo donde se codeaban los tipos sociales más diversos: allí había desde un «mercado africano» (en el *largo da Sé)* hasta las finas tiendas francesas de la calle de Ouvidor; por allí pasaban esclavos (hasta 1888, cuando se extinguió la esclavitud) y vendedores callejeros, tanto como banqueros, políticos, propietarios. Había en el centro espacios exclusivos, reservados a la «buena sociedad» y sus domésticos —como el Paseo Público, reformado por el arquitecto francés Auguste-Marie Glaziou, y el campo de Santana o de la Aclamación que el mismo Glaziou diseñó (1880)—, pero también existían espacios promiscuos, como la calle Direita (actual Primeiro de Março). Todo ello ya era percibido en las décadas de 1830 ó 1840, pero a fines de siglo lo fue con más detalle y conceptualización, traduciéndose en oposiciones ideológicas: civilización/barbarie, tradición/modernidad, atraso/progreso. Los «barrios residenciales» de la buena sociedad —Botafogo (ya perdiendo *status* por la mezcla de grupos sociales al terminar el siglo, lo que también ocurrió a São Cristóvão), Laranjeiras, Tijuca, Copacabana— encarnaban lo que se veía como lo más moderno y civilizado. Curiosamente, pese a la gran influencia europea que sufrían, en muchos escritores de aquella época —como Ferreira da Rosa— se notan ecos de la devaluación del trabajo (debida tanto a la vieja tradición estamental portuguesa como a la larga persistencia de la esclavitud) que «contaminan» la apreciación que hacen de la ciudad y sus diferentes espacios en los últimos años del siglo XIX y los primeros de este siglo[10].

[10] M. de S. Neves, *As vitrines do progresso,* Pontifícia Universidade Católica, Río de Janeiro, 1986.



Fig. 21: La calle Direita hacia 1835. Espacio de la promiscuidad criticado por la ideología que, a fines del siglo XIX, planificará su reforma y modernización, realizada sólo a partir de 1902. Dibujo de Maurice Rugendas, litografía de V. Adàm. Maria Bárbara Levy, *História da bolsa de valores do Rio de Janeiro,* IBMEC, Río de Janeiro, 1977, fuera del texto.

Mutaciones económicas

Pese a que en el municipio de Río de Janeiro se siguió plantando café y produciendo víveres, el crecimiento de las actividades económicas urbanas y la disminución paralela de las rurales fueron tales que volvieron casi irrelevante, en el conjunto, el sector agrario. Así, de ahora en adelante —al contrario de lo que ocurría al tratar de los asuntos económicos de los períodos precedentes— nos concentraremos sólo en dichas actividades urbanas.

Desde 1850 la participación de los extranjeros como comerciantes en Río aumentó mucho. En esa fecha constituían el 44 por cien del total, pero en 1857 eran ya 700 en un total de 1.187 —o sea el 59 por cien—, pasando a 61,5 por cien del total en 1864. Lo mismo en cuanto a las casas comerciales, pero en este caso el peso de los extranjeros resulta

aún más grande: ellas eran 6.876 en 1854, de las cuales 5.591 extranjeras (81,3 por cien); y 7.244 en 1864, siendo 5.841 de ellas extranjeras (81 por cien)[11].



Fig. 22: El Paseo Público en la década de 1840. Espacio situado en el centro de la ciudad, pero reservado a la «buena sociedad». G. Cruls, *op. cit.*, I, p. 379.

En cuanto al comercio exterior, la balanza comercial se volvió favorable en 1870 por muchos años, en función sobre todo del aumento de los precios del café, producto alrededor del cual giraban las exportaciones brasileñas. La navegación de vapor, al desarrollar los vínculos transatlánticos del puerto de Río de Janeiro, hizo aumentar mucho también las importaciones por ese puerto, que además mantuvo su posición dominante en el cabotaje y el comercio terrestre brasileño. La carga transportada por el cabotaje de Río en la década de 1870 llegó a más de nueve millones de toneladas, contra siete millones y medio en los veinte años que van de 1850 a 1870. El comercio con el África occidental fue intenso mientras hubo la trata de esclavos, pero declinó con el fin de ésta en 1850[12].

[11] S. F. Soares, *Elementos de estatistica comprehendendo a theoria da sciencia e a sua applicação à estatistica commercial do Brasil,* Typographia Nacional, Río de Janeiro, 1865, p. 118.

[12] R. Vieira, «O tribunal do Comércio: modernização e imobilismos (1851-1889)», Universidade Federal do Rio de Janeiro, Río de Janeiro, 1985 (tesis de Maestría), pp. 192-193; I. M. Nascimento, «O comércio de cabotagem e o tráfico interprovincial de escravos em Salvador (1850-1880)», Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1986 (tesis de Maestría): cuadro nº. 12, relativo al cabotaje de Río (1850-1879).

El Código Comercial de 1850 vino a proporcionar una nueva organización institucional a las empresas, reglamentando la constitución de sociedades anónimas: 11 se organizaron en 1851, otras 133 entre 1852 y 1859 (en contraste con sólo cuatro entre 1838 y 1850). La negociación de las acciones trajo consigo la especulación y, cuando había crisis, como en 1857 –siendo ésta de hecho ligada a una crisis del capitalismo europeo–, eran interpretadas como resultantes de la pluralidad de emisiones monetarias, el ensanchamiento del crédito y la expansión del número de empresas.

Sólo en la década de 1850 volvió a existir una institución bancaria con participación gubernamental. En la década de 1830 se puede verificar por la prensa que había alrededor de 40 casas comerciales en Río que prestaban dinero a interés, avanzando capitales a la agricultura (en este caso tenemos los llamados «comisarios del café») y a la industria naciente. En 1838 surgió un banco privado, el Banco Comercial de Río de Janeiro; y en 1850 fue fundado el segundo Banco de Brasil. Ambos bancos se unieron en 1853, dando origen al Banco de Brasil como existe hasta la actualidad. Dicho banco recibió del gobierno el monopolio de la emisión de moneda de papel hasta 1857, cuando otros bancos obtuvieron también la posibilidad de emitir. El gobierno sólo actuó en contra de la tendencia a la inflación en 1860. Entre 1870 y 1875 surgieron numerosos bancos en la ciudad: el Deutsch Brasilianische, en Nacional, el Industrial-Mercantil, el Predial, el Hipotecario, el de Comercio y el de Crédito Territorial. Pero sólo muy lentamente, en el caso de la agricultura, el crédito moderno empezó a sustituir a los «comisarios» mercantiles tradicionales[13].

La ciudad conoció varias crisis económicas y financieras en la segunda mitad del siglo: en 1857, 1864, 1875 y, en los inicios de la República, la de 1889-1892.

La crisis de 1864 fue analizada por un contemporáneo, Sebastião Ferreira Soares. Según este autor, antes de 1850 la contabilidad mercantil era norma y no existía ninguna uniformidad en los contratos: todo dependía de acuerdos *ad hoc* entre vendedores y compradores. Eran poco

[13] S. F. Soares, *Notas estatisticas sobre a produção agricola e carestia dos generos alimenticios no Imperio do Brasil,* Typographia Imperial e Constitucional de J. Villeneuve e Companhia, Río de Janeiro, 1860, pp. 307-308; H. F. Lima, *História político-econômica e industrial do Brasil,* Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1976, p. 193.

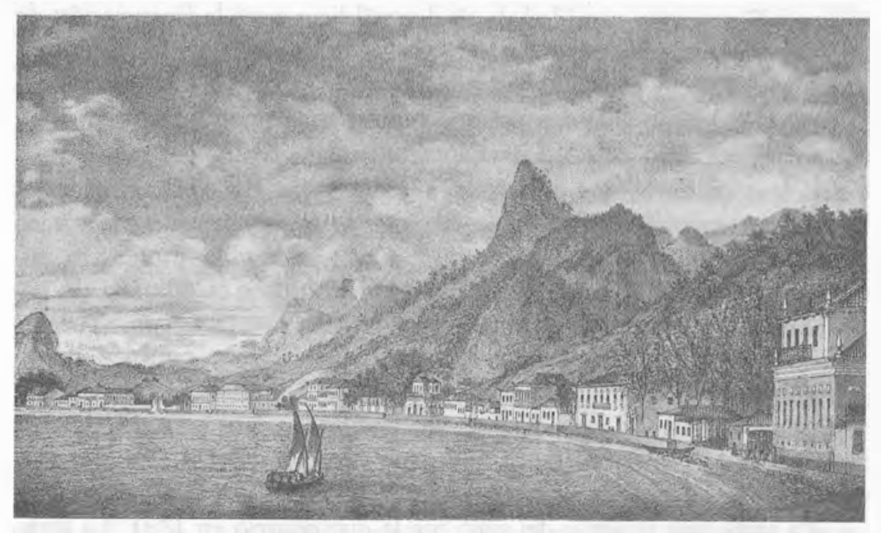


Fig. 23: El barrio residencial de Botafogo en 1845. Litografía de Heaton y Rensburg. También en este caso se trata de un espacio reservado a la «buena sociedad» y revalorizado por la ideología urbana de fines del siglo XIX. G. Cruls, *Idem*, I, p. 355.

frecuentes las cuestiones judiciales por contratos no respetados, y difícilmente ocurrían quiebras de empresas.

Con el inicio de la especulación con acciones y otros factores de inflación en la década de 1850, se dieron las primeras crisis de tipo moderno. La de 1864 fue especialmente difícil: 44 empresas quebraron y cinco perdieron su liquidación judicial, cinco bancos quebraron también, y la revuelta del público frente a este situación exigió la ocupación de la ciudad por tropas. En los días siguientes se tomaron medidas para limitar la crisis, como la emisión y posterior valoración de títulos del Banco de Brasil, para evitar que la moneda de papel cayera en descrédito, arrastrando con ella a los papeles de la deuda interna del Tesoro. Los pagos tuvieron una suspensión de sesenta días para aplacar el pánico e inducir a acreedores y deudores a la negociación, además de permitir que los negociantes examinasen en detalle sus cuentas. Por fin, se adoptaron medidas legales para reglamentar las quiebras de bancos y otras instituciones de crédito.

Durante la guerra frente a Paraguay (1864-1870), el gobierno impe-

rial emitió una gran cantidad de títulos públicos para la financiación de las operaciones militares: estas pólizas fueron en su mayoría adquiridas por terratenientes y por las personas ricas de la ciudad. Al terminar la guerra, el gobierno siguió emitiendo pólizas para financiarse, provocando un vaciamiento del sistema bancario, que por otra parte ya tendía desde la crisis de 1864 a polarizarse alrededor del Banco de Brasil y los bancos extranjeros. Esto, y los efectos de la crisis europea iniciada en 1873, llevaron a una fuerte crisis de liquidez en la ciudad en 1875, subiendo mucho las tasas de interés y derrumbándose la moneda de papel. La consecuencia fue la quiebra de muchas empresas comerciales e industriales –favoreciendo una concentración–, pero también de algunos bancos (Nacional, Mauá, Deutsch Brasilianische). El gobierno interrumpió la emisión de pólizas; pero posteriormente esta práctica fue restablecida, ya que el déficit público no tuvo solución. La ciudad perdió en parte su capacidad de importar[14].

La crisis más violenta del siglo fue la que ocurrió en 1891. La legislación imperial sobre las sociedades anónimas, adoptada en 1860 y 1882, hacía que sólo las sociedades con capacidad de autofinanciarse pudiesen funcionar. Pero la República naciente en 1890 legalizó la posibilidad de negociar acciones desde que un 10 por cien de los capitales fuese depositado. Como a la vez la emisión de moneda de papel se multiplicó por tres y medio entre 1889 y 1890, la inflación y la especulación llevaron a una crisis sin precedentes, con quiebras numerosas y espectaculares, después de un período de euforia agrícola, industrial y comercial. Entre 1888 y 1891, la inflación pasó de 1,1 por cien al año a 84,9, por cien. Los efectos de esta crisis fueron ampliados por la disminución de los precios internacionales del café después de 1890, la crisis europea de 1894 y por fin la sobreproducción mundial de café en 1896-1897. Así, en 1898 Brasil tuvo que arreglarse con sus acreedores internacionales, dando el ingreso de las aduanas como garantía; el gobierno brasileño fue obligado a comprometerse a disminuir drásticamente la circulación monetaria en el país. Estas crisis y depresiones de la década de 1890 fueron de ámbito nacional, pero Río de Janeiro, como la plaza comercial, financiera

[14] S. F. Soares, *Esboço ou primeiros traços da crise commercial da cidade do Rio de Janeiro em 10 de setembro de 1864,* Laemmert, 1865; Río de Janeiro, Associação Comercial do Rio de Janeiro, *Os assinantes da Praça: 1834-1984*, Xerox do Brasil, Río de Janeiro, 1984, p. 28.

e industrial más importante de Brasil, sufrió su impacto más que cualquier otra ciudad[15].

Un aspecto de la economía que interesa de cerca a la historia urbana es el abastecimiento de alimentos. En este punto, las características mencionadas en el capítulo precedente se confirmaron, agravándose después de 1850 la carestía. El monopolio era el gran factor invocado para explicarlo. Pero hubo otras razones: el vaciamiento del sector rural del municipio de Río hizo a la ciudad todavía más dependiente de fuentes lejanas de abastecimiento; la mano de obra era absorbida en gran medida por el café y los ferrocarriles, desviándose de la producción de alimentos; y las grandes epidemias de fiebre amarilla (1850) y cólera (1855-1856), incidiendo negativamente en la población por algunos años, bajaron más aún la oferta de víveres en regiones cercanas a Río.

A fines del siglo XIX se nota una gran preocupación por el comercio de carne vacuna en la ciudad. Los animales venían de lejos, los impuestos eran altos en ese sector, había muchos intermediarios entre el productor y el consumidor, y el sistema de monopolio en el abastecimiento era mantenido por la municipalidad. En el matadero de Santa Cruz, inaugurado en 1853, los comerciantes monopolistas reinaban soberanos, dictando la cantidad diaria de reses que serían matadas y los precios de venta de la carne a los dueños de las carnicerías. Todas las medidas gubernamentales resultaron inútiles, y la creación de un nuevo matadero y nuevas reglamentaciones en 1881, después de un largo debate sobre cómo eliminar al monopolio, fueron en vano. La situación se agravó en 1889 en función de un impuesto creado por el estado de Minas Gerais sobre el ganado exportado a Río, resolviéndose en 1892 con el fin del impuesto y la ampliación de los pastos de Santa Cruz. Un verdadero motín ocurrió en 1902, cuando la municipalidad de Río actuó en favor de los comerciantes monopolistas contra la venta de carne en la ciudad por mataderos del estado de Río de Janeiro[16].

Mencionemos, para terminar, que después de 1840 ocurrió algún desarrollo manufacturero en Río por una serie de factores: tarifas de adua-

[15] M. B. Levy, *História da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro,* IBMEC, Río de Janeiro, 1977, pp. 141-181.

[16] M. Y. L. Linhares, *op. cit.,* pp. 191-201; C. Fico, «Cidade capital. Abastecimiento e manifestações sociais no Rio de Janeiro (1890-1945)», Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1989 (tesis de Maestría), pp. 77, 98-99.

na altas establecidas en 1844 sobre productos importados; períodos de fuerte emisión monetaria; disminución de las actividades artesanales urbanas y rurales; la población creciente de la ciudad; la liberación de capitales al terminar la trata atlántica de esclavos y el aflujo del capital extranjero; exenciones aduaneras concedidas a las máquinas y materias primas importadas. Los sectores que tuvieron un aumento más considerable fueron los textiles de algodón, la fundición y producción de máquinas, alimentos, sombreros, zapatos, tabaco, jabón, velas y papel. Alrededor de 123 establecimientos fueron creados entre 1840 y 1860. Pero la primera fase de esa industrialización se vio afectada, desde 1860, por factores diversos: la política de deflación del gobierno; la baja, en varias ocasiones, de las tarifas sobre los productos importados; los efectos de las crisis comerciales y financieras, llevando a muchas quiebras. Sea como fuere, se nota una recuperación —alimentada por el fuerte aumento demográfico y la inflación empezada con la guerra de Paraguay— desde 1870. Los capitales empleados en la industria eran ya el 11,2 por cien del total en 1885-1889, y aunque los textiles siguieron predominando, se dio una diversificación notable de los sectores industriales. También la inflación de 1889-1891 dio un gran impulso a las manufacturas en la ciudad, aunque la crisis vino a provocar muchas quiebras.

Las fábricas —casi siempre pequeñas— en los primeros tiempos se instalaban en el centro urbano; migraron después hacia São Cristóvão, aprovechando la infraestructura urbana ya montada en el barrio anteriormente. La mano de obra mezclaba trabajadores libres y esclavos, principalmente entre 1840 y 1860. Los importantes sectores de textiles y cerveza, sin embargo, sólo usaban obreros libres. Desde la década de 1860 se nota una sustitución creciente de los esclavos por la mano de obra inmigrante (a veces, por un corto tiempo, llegada en condiciones semejantes a los *indentured servantas* del Caribe del siglo XIX y de Estados Unidos en el período colonial), ya que la ciudad se vaciaba de cautivos, que se concentraban en las zonas productoras de café en el interior del país[17].

[17] L. C. Soares, *op. cit.;* J. J. Siqueira, «Contribuição ao estudo da transição do escravismo colonial para o capitalismo urbano industrial no Rio de Janeiro», Universidade Federal Fluninense, Niterói, 1984 (tesis de Maestría).

Cambios sociales

Río de Janeiro era, en el período que nos ocupa, una ciudad importante, la capital del imperio y después de 1889 de la República. Pero en esa ciudad, la aglomeración urbana más grande y la concentración de las actividades económicas más significativas de Brasil dominaban los intereses rurales. Esto tenía un símbolo visible: la nobleza imperial, en la que ocupaban una posición preeminente los terratenientes ennoblecidos, los «barones del café». Y siguió muy evidente en la fase republicana en el dominio ejercido por los plantadores y hacendados de São Paulo y Minas Gerais sobre la República.

En lo social, la preocupación máxima de los administradores del «municipio de la corte» fue, en un principio, el control de los esclavos urbanos. En las décadas de 1830 y 1840, Río de Janeiro era la ciudad del continente americano que presentaba el contingente más grande de esclavos (58.553 en 1838, o sea, el 42,7 por cien de la población; 110.302 en 1849, es decir, el 41,4 por cien de los habitantes de Río). Las autoridades temían una rebelión de esclavos —o de los cautivos y libertos en conjunto—, cosa que de hecho ocurrió en Río de Janeiro. Al ocurrir en 1835 una revuelta de esclavos en Salvador de Bahía, el ministro de Justicia le ordenó al jefe de policía de Río, Eusebio de Queiroz, una vigilencia especial sobre los negros.

Queiroz escribió, en los años siguientes, varios documentos en los que llamaba la atención de sus subordinados acerca de la presencia en la ciudad de personas sospechosas de «haitianismo», lo que quería decir que se creía que fuera su intención fomentar una revuelta general de la población negra y mulata, como en Haití[18].

El 4 de septiembre de 1850, el mismo Eusebio de Queiroz, ahora como ministro de Justicia, hizo aprobar la ley que prohibió la trata de esclavos africanos hacia Brasil. Al contrario de la ley de 1830, esta nueva decisión, en una época de fuerte presión británica, fue efectivamente aplicada. Aunque hubo algún contrabando de africanos, llevando a una ley de 1854 que ampliaba las sanciones (ley Nabuco de Araújo), de hecho la alimentación en mano de obra esclava de las regiones cafetaleras del sureste de Brasil pasó a depender de la trata interna, interprovincial.

[18] S. Chalhoub, *Visões da liberdade,* Companhia das Letras, São Paulo, 1990, páginas 186-187, 192-193.

La ciudad de Río, sin embargo, perdió esclavos en un promedio de 2.681 al año entre 1852 y 1870: los cautivos, en esta última fecha, eran sólo el 17,1 por cien de la población de la capital imperial, y su proporción siguió descendiendo hasta la abolición de la esclavitud en 1888. Las razones de ello fueron variadas. La década de 1850 estuvo marcada, en el «municipio de la corte», por epidemias violentas cuyas víctimas más numerosas fueron precisamente los esclavos, que vivían en condiciones precarias de alimentación, higiene y vivienda. Los nacimientos entre los cautivos de la ciudad no compensaban la mortalidad aun en épocas no caracterizadas por epidemias.

La liberación de esclavos en Río tuvo una incidencia más grande que en el pasado en el período de la crisis final de la esclavitud (1850-1888), sobre todo en los años 1880. La causa principal de que Río se vaciara crecientemente de cautivos —lo que se percibe claramente en la iconografía urbana de esas décadas— fue que, después de la abolición de la trata atlántica, los precios de los esclavos subieron mucho hasta la década de 1870. Subieron principalmente en el sector rural. El fin de la trata africana coincidió con un auge del café y, por tanto, con una gran demanda de mano de obra para las haciendas; hubo, entonces, un desplazamiento de los esclavos urbanos hacia las zonas cafetaleras del interior[19].

No se puede exagerar la importancia de esa disminución de la población negra en Río. Hasta 1850, el influjo de la trata no traía sencillamente a esclavos africanos: con ellos venían elementos culturales de África, y la ciudad, como dijimos en otros capítulos, se «africanizaba». Ahora bien, paralelamente a esa disminución hubo un aumento muy considerable de la inmigración europea —portuguesa en especial— en las mismás décadas.

En 1838 los extranjeros eran sólo un 7 por cien de la población de Río de Janeiro, pero en 1870 era el 33 por cien. Aunque la proporción disminuyó en seguida (24 por cien de extranjeros en 1900) en función del gran crecimiento vegetativo de la población en la ciudad —en números absolutos, la cantidad de inmigrantes siguió aumentando—, se ve que los dos movimientos paralelos tuvieron por fuerza grandes influencias sociales y culturales en Río de Janeiro, aunque por supuesto persistieron elementos africanos.

[19] *Idem*, pp. 199-200.

Desde el punto de vista social, al terminar la esclavitud los negros y mulatos residentes en la ciudad siguieron siendo muy vigilados y reprimidos por las autoridades, y objeto de un fuerte prejuicio por parte de la población blanca. Pero no fueron sólo ellos los socialmente discriminados. El crecimiento de la población –vegetativo y por inmigración– fue bastante superior en su ritmo al crecimiento de la demanda de mano de obra en Río, lo que significó un aumento del desempleo y el subempleo en las últimas décadas del siglo XIX y los primeros años de este siglo. En el censo de 1872, el 33,5 por cien de la población integra la categoría «sin profesión»; en los censos de 1890 y 1905, tal proporción fue superior al 40 por cien. Como la población inferior a los quince años de edad permaneció más o menos constante en sus porcentajes sobre el total de habitantes (29 por cien en 1870 y 1890, 32 por cien en 1906), se trata de un aumento real de la incidencia de desempleados y subempleados, aunque la posibilidad de error es grande en una categoría de ese tipo en censos del siglo XIX[20].

Con razón o sin ella, los habitantes de Río de Janeiro creían que la inmigración era la causa del desempleo, el aumento de la criminalidad y otros males. Muchos inmigrantes eran trabajadores no calificados y tenían dificultad en hallar un trabajo regular.

Margarita de Sousa Neves llamó la atención sobre un decreto de 1861 que se refiere al «mundo del desorden», expresión que comprendía entonces en los documentos oficiales a los esclavos y ex exclavos, pero también a diversas categorías sociales vistas con gran sospecha: vendedores callejeros (libres o esclavos), barqueros, jornaleros que iban de un empleo ocasional a otro. Es cierto que, en el interior de lo que el cronista Luiz Edmundo llamó la «muchedumbre voceadora y harapienta», había rivalidades que llevaban a peleas frecuentes: negros e inmigrantes pobres disputaban los empleos escasos en las actividades no especializadas; disputaban también, nos dice Sidney Chalhoub, el amor de las mulatas (predominaban hombres jóvenes entre los inmigrantes pobres, y las mujeres blancas ciertamente estaban más allá de su alcance en la mayoría de los casos)... Esto, acompañado del hecho de que las oportunidades escaseaban todavía más en lo tocante al trabajo femenino, condujo a un aumento de la prostitución –otra preocupación cons-

[20] R. B. Bergstresser, «The movement for the abolision of slavery in Rio de Janeiro, Brazil, 1880-1889», Stanford University, 1973 (tesis de Doctorado), pp. 18-48.

tante de la policía y de los médicos sanitarios–, como fue estudiado por Magalí Engel[21].

Ya mencionamos las pésimas condiciones de vivienda de los pobres y su concentración excesiva en las feligresías centrales de Río. En esos barrios, las epidemias de viruela, fiebre amarilla y cólera mataban a muchos, además de la aparición constante de la tuberculosis y diversas enfermedades infecciosas o parasitarias. En 1876, José María Teixeira publicó un libro que intentaba explicar la gran mortalidad entre los pobres de la ciudad: lo hacía por el binomio trabajo excesivo en malas condiciones-vivienda inadecuada, en el caso de los esclavos y de los inmigrantes pobres. Un estudio anterior acerca de la alimentación popular en Río, del doctor Antonio Correa de Sousa Costa (1865), apuntaba otra razón: una alimentación muy mala e insuficiente. Los pobres de Río comían tres veces al día: almuerzo, yantar y cena. Era la segunda la comida principal, cuando consumían judías, harina de mandioca, tasajo, naranja o banana: una alimentación monótona y pobre en proteínas. Las otras dos comidas diarias consistían en café, yerba mate o té y pan. Los esclavos se alimentaban peor todavía: tres o cuatro sardinas o una pequeña porción de tasajo o bacalao seco y una papilla de harina de mandioca[22].

Por supuesto que también llegaron inmigrantes provistos de capitales, aunque eran una pequeña minoría. Aun así, en el censo de 1872, en la categoría «comercio», los extranjeros son 17.379 y los brasileños 6.110. Más de 200.000 portugueses llegaron a Río entre 1844 y 1878; la mayoría venía en búsqueda de trabajo asalariado (los extranjeros eran más de la mitad de los jornaleros en 1872), pero el dominio ya antiguo de los portugueses sobre el comercio de la ciudad persistió, ahora compartido con extranjeros de otras nacionalidades[23].

En las últimas décadas del siglo XIX Río de Janeiro era, socialmente, una sociedad en transición de lo tradicional a lo moderno en lo tocante

[21] M. de S. Neves, *op. cit.;* S. Chalhoub, *Trabalho, lar e botequim,* Brasiliense, São Paulo, 1986; M. Engel, *Meretrizes e doutores,* Brasiliense, São Paulo, 1988.

[22] A. C. de S. Costa, *Qual a alimentação de que usa a classe pobre do Rio de Janeiro e sua influência sobre a mesma classe,* Typographia Perseverança, Río de Janeiro, 1865; J. M. Teixeira, *Mortalidade na cidade do Rio de Janeiro,* Typographia Central de Brom e Evaristo, Río de Janeiro, 1876.

[23] T. W. Merrick y D. H. Graham, *População e desenvolvimento econômico no Brasil,* Zahar, Río de Janeiro, 1981, pp. 75-80.

a la estructura de las ocupaciones. Tanto los esclavos como los libres se concentraban preferentemente, en el censo de 1870 (relativo exclusivamente al «municipio de la corte»), en la categoría «servicio doméstico» (53.160 personas, o sea un 22,5 por cien de la mano de obra; la mitad de esos empleados domésticos eran esclavos). Pero esa concentración —rasgo tradicional— disminuyó entre 1870 y 1890; en esta última fecha los empleados domésticos eran ya libres, puesto que la abolición de la esclavitud tuvo lugar en 1888. En las mismas décadas se nota, por la comparación de los censos de 1872 y 1890, que la clase media aumentó más que la población total: los habitantes de Río en esos años fueron multiplicados por dos; pero el número de abogados pasó de 242 a 761, el de médicos de 394 a 965, el de burócratas del Estado de 2.351 a 5.967, por dar sólo algunos ejemplos. Además, dicha clase media se diversificó, llevando a la creación de nuevas categorías en el censo de 1890 (como «profesiones técnicas»)[24].

Las fuentes del siglo pasado mencionan principalmente dos tipos de fiestas públicas en que participaban pobres y ricos, libres y esclavos: las ceremonias religiosas (muy especialmente las procesiones) y el carnaval, el cual en 1854 sustituyó al *entrudo,* empezando a adquirir las características que ha mantenido hasta la actualidad. Se percibe, por otra parte, la multiplicación, en la ciudad, de los espacios exclusivos de la «buena sociedad»: ciertos barrios y plazas, cafés, casas de té, pastelerías (24 en 1850), teatros, clubs, instalaciones para carreras de caballos (Jockey Club, 1868; Derby Club, 1885), regatas (desde 1845)... En contraste, ya vimos que se criticaban los espacios socialmente promiscuos del centro urbano. Además, los cronistas de los últimos años del siglo pasado y principios del actual escribieron con gran desprecio —también en este caso poniendo énfasis en los factores higiénicos— acerca de los kioscos, tiendecillas callejeras donde se vendía al por menor aguardiente, bollos, pan, café, queso, pescado frito, bacalao, etc. Tales kioscos eran frecuentados por los pobres de la ciudad, que se reunían alrededor de ellos, al aire libre y parados, para charlar y divertirse o para comer antes de volver al trabajo.

[24] R. B. Bergstresser, *op. cit.*

La vida intelectual: construcción de una identidad nacional y cultural

Si en 1808-1831 Río de Janeiro empezó a reunir las condiciones necesarias para salir de la insignificancia de su vida intelectual de colonia, en los años que ahora estudiamos la ciudad consolidó su posición —que sólo muy recientemente se ve amenazada— como el centro cultural más importante de Brasil. Los intelectuales no nacidos en la capital convergían hacia ella: en un país todavía muy poco volcado en conjunto a la cultura y la erudición, sólo el «municipio de la corte» podía garantizarles un éxito y un público significativos.

En 1830 Río de Janeiro tenía ya 53 periódicos. El periodismo se mantuvo en gran actividad durante todo el siglo pasado. Muchos de los habitantes de la ciudad no sabían leer y escribir: según el censo de 1872, un 63,8 por cien; de acuerdo con el de 1890, un 48,3 por cien (pero ambas cifras son porcentajes sobre el total de la población, incluyendo a los niños pequeños). Los periodistas no influían, sin embargo, únicamente sobre sus lectores. Organizaban mítines en coyunturas políticas cruciales, y en esas ocasiones lanzaban discursos, a veces arrastrando a multitudes considerables. La prensa tuvo un gran papel, por ejemplo, en la incitación de la revuelta en contra del impuesto que hizo subir los precios de los tranvías en 1880; y actuó con éxito en la propaganda de la abolición de la esclavitud.

La enseñanza creció exponencialmente en Río de Janeiro en el siglo pasado, en comparación con los tiempos coloniales. Lo mismo se puede decir de las tipografías, librerías e instituciones culturales. En 1837 fue organizado el colegio Pedro II a partir del antiguo seminario de San Joaquín. Los colegios masculinos en 1850 eran 34, los femeninos 32. En esa misma época funcionaban en el «municipio de la corte», cinco bibliotecas, 10 librerías y 25 tipografías. En 1877, 15.000 alumnos frecuentaban las escuelas primarias de Río. Al terminar el imperio (1889), las escuelas primarias eran 49 masculinas y 46 femeninas, entre las escuelas públicas, 53 masculinas y 68 femeninas entre las privadas y funcionaban ya (desde 1880) la Escuela Normal. Existían entonces, además, algunas aulas nocturnas para adultos y unas pocas escuelas profesionales o técnicas. La enseñanza secundaria era ofrecida en el colegio Pedro II y 62 colegios privados. Y la enseñanza superior contaba con la Facultad de Medicina de Río de Janeiro, la Escuela Politécnica, la Academia de Be-

llas Artes y el Conservatorio de Música. El ayuntamiento, sin embargo, sólo empezó bastante tardíamente a intervenir en la educación: la primera escuela municipal fue creada en 1872.

A partir de 1836, el romanticismo, importado de Francia, empezó a adquirir características que se pretendía fuesen «nacionales», en especial una valoración del indio (idealizado como «buen salvaje») y de la naturaleza brasileña, y la búsqueda de temas del país, en una visión edénica marcada por Rousseau. Es la época de poetas como Gonçalves Dias (1823-1864), novelistas como José de Alencar (1829-1877), autores teatrales como Martins Pena (1815-1848).

El proyecto de esta literatura confluyó con el de historiadores como Adolfo Varnhagen (1816-1878), y en general del Instituto Histórico y Geográfico Brasileño (fundado en 1838): se trataba de crear las bases de la nación, justificar la separación de Portugal, oponer el hombre de la tierra (simbolizado en la literatura romántica por el indio) al portugués, escribir una visión oficial de la historia favorable al régimen imperial y más tarde al republicano. La visión que se percibe detrás de ese proyecto no estaba basada en el derecho natural, por tanto, sino en la historia: de ahí la insistencia, al tratar de la historia colonial, en los «movimientos precursores de la Independencia».

La situación empieza a cambiar hacia 1870, con la disminución de la influencia del romanticismo. El nombre mayor —de hecho, se trata del escritor brasileño más importante hasta la actualidad— es el de Machado de Assis (1839-1908), quien vivió la crisis del esclavismo y la transición de la monarquía a la República. Crítico, sarcástico, cínico y a veces cruel, reveló en sus novelas las debilidades y aspectos menos agradables de la «buena sociedad» de Río a fines del siglo pasado, con énfasis en la psicología y el comportamiento humano. Fue, además, el principal responsable de la creación en 1897 de la Academia Brasileña de Letras. En la misma época, esto es, desde 1870, floreció en Río de Janeiro el Naturalismo[25].

[25] J. D. Needell, *A tropical belle époque. Elite, culture and society in turn-of-the-century Rio de Janeiro,* Cambridge University Press, Cambridge, 1987.

La ciudad y la política

De acuerdo con la Constitución de 1824, a la provincia en la que estuviese situada la capital del imperio se le prohibía tener su gobierno provincial autónomo como las demás, y era sometida directamente al Ministerio del imperio. Esto creaba una situación anómala para la provincia de Río de Janeiro, lo que se trató de corregir con el Acta Adicional a la Constitución, en 1834, la cual separó al municipio de Río de la provincia de Río de Janeiro (una situación que, bajo formas diversas, persistió hasta 1975). La provincia de Río pasaba a tener su propio presidente de provincia y su propia Asamblea legislativa; pero el municipio donde estaba la corte imperial —el que pasó también a ser conocido como «municipio neutro»— formaba desde entonces una entidad especial aparte, con un gobierno de concejales (*vereadores*) sometido en forma inmediata al ministro del imperio[26].

En la práctica, durante más de un siglo se negó a la ciudad capital cualquier autonomía administrativa o política efectiva, situándola firmemente bajo el control de los gobiernos centrales del imperio primero, de la República en seguida.

En 1892, la República reglamentó la situación de la capital, ahora el Distrito Federal. El poder ejecutivo en la ciudad de Río de Janeiro pasaba a ser ejercido por un prefecto, y el legislativo por un Consejo municipal. Bajo el imperio, debido a la unión entre el Estado y la Iglesia católica, los municipios —incluso el de la corte— estaban subdivididos en feligresías o parroquias; bajo la República, habiendo separación entre el Estado y la Iglesia, las feligresías se volvieron distritos[27].

El régimen imperial excluía de la ciudadanía efectiva no sólo a los esclavos, sino a la mayoría absoluta de la población libre, a través de un sistema electoral censitario y en dos grados. En las elecciones de 1876, por ejemplo, votaron 24.637 personas, siendo entonces la población del imperio de diez millones de habitantes: esto es, votó un ínfimo 0,25 por cien de la población total. La reforma electoral de 1881 no solucionó de hecho la cuestión de la exclusión política de la mayoría de los brasile-

[26] S. Buarque de Holanda (coord.), *História Geral da Civilização Brasileira,* DIFEL, São Paulo, 1985, tomo II, 2.º vol., pp. 315-352.

[27] F. N. Santos, *Esboço histórico acerca da organização municipal e dos prefeitos do Distrito Federal,* O Globo, Río de Janeiro, 1945.

ños, ni tampoco lo hizo la República por mucho tiempo. Por otra parte, los partidos políticos representaban solamente a intereses sociales muy reducidos, agrarios y de la burocracia superior del gobierno en especial.

En esas condiciones, la población de Río de Janeiro participaba de la política en forma directa sólo a través de una pequeña minoría; pero hubo canales informales que permitieron una participación más amplia a veces, fuera del ámbito institucional. Las batallas políticas fomentadas por la prensa podían interesar a multitud de personas. Y ocurrían revueltas con alguna frecuencia en la ciudad. En el período de las regencias, por ejemplo (1831-1840), se cuentan diversas revueltas militares, la sedición del partido restaurador (que pretendía la vuelta de Pedro I) en 1832 y el movimiento para anticipar el reinado personal de Pedro II en 1840. Los agitadores políticos de la época se reunían en la Sociedad Militar, en clubs secretos, en la masonería y en residencias privadas. La represión política incluyó, en el período de las regencias, la creación de la Guardia Nacional.

La consolidación del régimen imperial trajo algunas décadas de escaso movimiento político-social. Empero, hacia fines del imperio se verifica una consistencia más grande en los movimientos políticos, lo que se vincula a una nueva mentalidad –marcada por el pensamiento laico, el positivismo y el cientificismo del siglo XIX– y a problemas sociales de peso.

En función de la guerra de Paraguay (1864-1870), el ejército brasileño consolidó su organización profesional y desarrolló diferencias de opinión e intereses con los grupos políticos dominantes del imperio. En la Escuela Militar, el positivismo se volvió dominante en la década de 1870. En esa misma época, los militares se sentían discriminados y no tenidos en cuenta en la vida nacional. El ejército y la marina recibieron el 27 por cien del presupuesto en 1874, pero sólo el 19 por cien en 1880. Los oficiales y soldados recibían sueldos muy bajos y las promociones se hacían con lentitud. Además, desde 1882 todos los ministros del área militar fueron civiles, y en 1886 se prohibió a los militares la discusión de cuestiones políticas o militares en la prensa. Bajo la influencia del positivismo, muchos de los militares se volvían republicanos, favorables a la abolición de la esclavitud, a una política de inmigración y a la protección a la industria.

Por otra parte, el conjunto de las crecientes clases medias urbanas se veía afectado por el aumento muy grande de los impuestos debido al

déficit crónico de las finanzas imperiales, una política que favorecía casi solamente a los intereses agrarios, una manipulación del cambio y de la emisión monetaria que hacía la vida difícil y cara en las ciudades (y muy especialmente en el «municipio de la corte»). Toda la población sufría con la deficiencia de muchos de los servicios urbanos y la escasez de los alimentos. La República naciente no solucionó ninguno de estos problemas.

Esto ayuda a explicar la explosión de violencia en las calles como ocurrió en revueltas del tipo de las de 1880 y 1901 respecto del precio de los tranvías, la de 1902 en función del monopolio del suministro de carne —y, sobre todo, las enormes multitudes que los periodistas pudieron reunir en Río en mítines favorables a la abolición de la esclavitud en la década de 1880—. En tales ocasiones se agitaban una oposición y reivindicaciones confusas, pero que iban más allá de las razones inmediatamente evidentes[28].

En su tesis de doctorado de 1973, Rebecca Baird Bergstresser demostró que, en el movimiento por la abolición de la esclavitud, hubo alguna cooperación entre activistas de clase media y negros y mulatos pobres, en especial en el contexto de los clubs de libertos. Pero, antes que una alianza sólida pudiera formarse, la elite política tradicional logró romper aquella cooperación[29].

En una ciudad que era la capital del país, intereses locales y nacionales se mezclaban casi siempre. Es así, por ejemplo, que la revuelta de 1880, ligada a un problema local —el precio de transporte urbano—, permitió que líderes vinculados a la prensa obtuvieran apoyos en ambos partidos, el Liberal y el Conservador.

Importantes políticos liberales (Joaquím Nabuco, José Inácio da Mota, Francisco Otaviano y otros) se volvieron en esa ocasión contra el gobierno, aunque su partido ocupaba entonces el poder. Ya mencionamos que los efectos de la revuelta de 1901 incluyeron tanto la caída del jefe de policía de la ciudad como la del ministro de Justicia de la República.

Muy activo en la abolición, Río lo fue bastante menos en la preparación de la República. El Partido Republicano fue fundado en 1870, con su periódico *A República:* pero resultó menos influyente socialmente

[28] C. Fico, *op. cit.,* pp. 96-97.
[29] R. B. Bergstresser, *op. cit.*

que el de São Paulo; muy intelectual y doctrinario, fue poco activo en la práctica. De hecho, aunque la República fue proclamada en la ciudad de Río de Janeiro, el 15 de noviembre de 1889, la población local se limitó a asistir, sin participar en lo que no pasó de ser un pronunciamiento militar.

que el de São Paulo, muy intelectual y doctrinario, fue poco activo en la práctica. De hecho, aunque la República fue proclamada en la ciudad de Río de Janeiro, el 15 de noviembre de 1889, la población local se limitó a asistir, sin participar en lo que no pasó de ser un pronunciamiento militar.

PARTE CUARTA

METRÓPOLI DEL PRESENTE Y DEL FUTURO
(1902-2000)

Por espectacular que haya sido el crecimiento de Río de Janeiro en el siglo XIX, parece pequeño en comparación con la expansión de la urbe *carioca* contemporánea.

A principios de este siglo, la población de la ciudad evolucionó así:

Año	Habitantes
1900	691.565
1906	811.443
1920	1.157.873

Fuente: Delgado de Carvalho, *Chorographia do Districto Federal,* Francisco Alves, Río de Janeiro, 1926, p. XLI del álbum geográfico al final del volumen.

Las tasas promedio de aumento anual, calculadas entre los censos, bajaron, pasando de 5 por cien entre 1872 1872 y 1890 a 3,5 por cien entre 1890 y 1906, y a 3 por cien entre 1906 y 1920. La disminución en el último período se vincula a un ritmo menos intenso de la inmigración extranjera desde la primera guerra mundial y a los efectos de la última gran epidemia que la ciudad conoció: la gripe española de 1918. Como ocurre en todas las grandes ciudades, las zonas periféricas de Río crecieron más rápidamente que el núcleo central. Los suburbios representaban un 16 por cien de la población total en 1872, pero en 1906 ya eran el 22 por cien, llegando al 30 por cien en 1920. Entre 1906 y 1920, mientras Santa Teresa (un barrio antiguo) creció un 4 por cien, Andaraí tuvo un aumento de 73 por cien e Irajá de 263 por cien; y tres distritos

del centro (Candelaria, Santa Rita y São José) disminuyeron, debido a la expulsión de la población proletaria de esas áreas, revalorizadas por las reformas urbanas de principio de este siglo. En el censo de 1920 se constató por primera vez que la población suburbana de Río empezaba a rebasar los límites políticos del «municipio neutro» o Distrito Federal. El área de la zona urbana era entonces de 164 km^2, en contraste con sólo 78 km^2 de París o 66 km^2 de Madrid, lo que se explica por la fragmentación impuesta por los cerros.

Desde entonces, conviene considerar la evolución demográfica en función no sólo del municipio mismo de Río de Janeiro, sino también de lo que se llama el área metropolitana, o sea el conjunto de la ciudad central y sus municipios periféricos o satélites, puesto que Río absorbió a un número creciente de otros núcleos municipales situados en el estado de Río de Janeiro: Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Nilópolis, São de Meriti, São Gonçalo, Niterói... El conjunto se conoce en las últimas décadas como *Grande Rio* (el gran Río).

He aquí algunos datos respecto del crecimiento de la ciudad y su área metropolitana:

Años	*Área metropolitana (gran Río de Janeiro)*		*Ciudad de Río de Janeiro (núcleo central)*		*Áreas periféricas (otros municipios).*	
	Habitantes:	%	Habitantes:	%	Habitantes:	%
1940	2.208.159	100	1.752.852	79,4	455.307	20,6
1950	3.158.742	100	2.366.372	74,9	792.370	25,1
1960	4.861.964	100	3.307.163	68	1.554.801	32
1970	6.879.183	100	4.251.918	61,8	2.627.265	38,2
1984	10.418.533	100	5.701.266	54,7	4.717.267	45,3
1990	11.344.343	100	6.098.446	53,8	5.245.797	46,2

Fuentes: Josef Barat, *Estructura metropolitana e sistema de transportes: estudo do caso do Rio de Janeiro*, Río de Janeiro, Instituto de Planejamento Econômico e Social/Instituto de Pesquisas, 1975, p. 143 (basado en los censos demográficos). Las cifras relativas a 1984 y 1990 son del Centro de Informaciones de Datos del gobierno del estado de Río de Janeiro.

Se repite, entonces —ahora entre el municipio de Río de Janeiro y los municipios periféricos del área metropolitana— lo mismo que se constató anteriormente entre las zonas urbana y suburbana dentro del Distrito Federal: el municipio central crece menos que los municipios peri-

féricos (así, por ejemplo, el municipio de Río creció el 30 por cien entre 1960 y 1970, y los demás municipios del área metropolitana el 71 por cien en el mismo período). En 1990, Río por una parte, y el conjunto de los municipios periféricos del área metropolitana por otra, se aproximan a concentrar cada uno la mitad de la población del gran Río de Janeiro. Las densidades demográficas aumentaron a lo largo de esas décadas en la ciudad misma (por ejemplo: 2.002 habitantes por km^2 en 1950, 2.786 en 1960, 3.579 en 1970) y en el conjunto del área metropolitana (633 habitantes por km^2 en 1950, 926 en 1960, 1.382 en 1970).

Si los índices demográficos son impresionantes en la indicación de una enorme expansión y la transformación de la ciudad en el núcleo de un gran conjunto metropolitano, lo mismo se podría decir de los indicadores económicos, por lo menos en la primera parte del siglo. La industria, por ejemplo, rebasó en importancia al comercio por primera vez en la historia de Río de Janeiro a principios del siglo XX. En 1920, el valor de la producción industrial del Distrito Federal significaba el 22 por cien de la producción industrial total brasileña de aquel año. Los empleos industriales predominaban en Río en 1920, seguidos por el comercio y el servicio doméstico. Pero fue también exactamente en el censo de 1920 donde se constató por primera vez que el Distrito Federal había perdido para São Paulo el puesto de primer conjunto industrial del país. El valor de la producción industrial de São Paulo representaba en 1920 el 33 por cien del de la producción anual nacional. He aquí una comparación de algunos indicadores del sector industrial del estado de São Paulo y del Distrito Federal en 1920:

Unidad político-administrativa	*Número de establecimientos industriales*	*Obreros empleados (miles)*	*Valor de la producción anual (miles de contos de réis)*
São Paulo (estado)	4.145	84	986,1
Distrito Federal	1.541	56,2	666,2

Fuente: Delgado de Carvalho, *op. cit.*, p. 98 (según el censo de 1920).

Si Río seguía siendo un gran centro económico, su empuje quedaba crecientemente por debajo del de São Paulo. Otro ejemplo de eso lo tenemos en el sector portuario. En 1908, Río se mantenía como el puerto de importación más importante de Brasil, acumulando el 40,4 por cien de

las importaciones nacionales, contra un 20 por cien que entraba por el puerto de Santos, en el estado de São Paulo; pero por Santos salía en aquel entonces un 39,2 por cien de las exportaciones brasileñas, mientras por Río sólo un 13,8 por cien. Hasta mediados de este siglo, sin embargo, Río de Janeiro siguió siendo el principal centro financiero de Brasil, lo que estaba muy ligado al hecho de ser aún la capital del país.

En 1960 –año en el que Río dejó de ser capital nacional y Distrito Federal con la inauguración de Brasilia–, el censo permitió constatar también que Río de Janeiro había dejado de ser la ciudad más grande del país. São Paulo era ahora la ciudad brasileña de mayor población, además de ser el principal centro industrial. Al dejar Río de ser la capital del país, São Paulo se hizo después el corazón financiero de Brasil.

La transformación del antiguo Distrito Federal en una ciudad-estado, el estado de Guanabara (1960-1975) y, en marzo de 1975, la fusión del estado de Guanabara con el de Río de Janeiro, pasando la ciudad de Río a fungir como capital del nuevo estado ampliado de Río de Janeiro, fueron golpes sucesivos –el segundo más grave que el primero– en las finanzas y el peso de Río como ciudad, desde 1975 sólo uno de los 4.000 municipios de Brasil. Incluso su peso cultural disminuyó, con la escasez creciente de recursos y la migración hacia Brasilia de diversos archivos, bibliotecas y sedes de órganos culturales importantes. Muchas industrias se fueron de la ciudad debilitada, en cuya economía la especulación inmobiliaria y financiera y la llamada economía paralela –ilegal o situada en los límites de la legalidad– pasaron a ocupar una posición absolutamente anormal por su excesiva importancia.

Ahora bien, la pérdida de *status* y la disminución de los recursos financieros puestos a disposición de la ciudad –ahondada en los años 1970 y 1980 por dificultades económicas crecientes a nivel nacional– no estancaron el proceso ya antiguo de migración desde el interior de Brasil hacia Río, y la multiplicación en la ciudad de los problemas de todo tipo: sociales, de transporte, control de la urbanización, educación, destrucción acelerada del medio ambiente, causando catástrofes como las grandes inundaciones frecuentes... Las *favelas* o barriadas, por ejemplo, problema ya antiguo, eran 166 con 564.151 habitantes en 1970, 309 con una población de 1,7 millón de habitantes en 1980, y 452 en 1990 únicamente en el municipio de Río, sin considerar los demás municipios del área metropolitana, todos contando con sus propias *favelas*. La po-

blación del municipio de Río creció el 18 por cien entre 1980 y 1990: pero el crecimiento de la población de las *favelas* fue del 31 por cien.

El empobrecimiento de Río de Janeiro es indudable. Si resulta demasiado obvio hablar de *favelas,* considérese este otro dato: según una investigación hecha por la empresa de São Paulo Alpha Assessoria e Pesquisa Ltda., la capacidad de compra de la clase A de consumidores de Río de Janeiro –la más alta– bajó en un 23,3 por cien entre 1982 y 1990, mientras en São Paulo la baja fue del 4,2 por cien y en Brasilia hubo un aumento del 39 por cien. Se trata del estado de Río de Janeiro, no sólo de la ciudad; pero el 83 por cien de la población del estado reside en el área metropolitana de Río en 1990. El estado de Río de Janeiro, que la ciudad integra desde marzo de 1975, cayó en su participación en el producto interior bruto industrial de Brasil del 15 por cien en 1970 al 7 por cien en 1990.

En el año 2000, según un estudio de las Naciones Unidas hecho en 1987, la región metropolitana de Río de Janeiro tendrá 13 millones de habitantes. Esto quiere decir que, en la próxima década, los problemas urbanos de todo tipo tenderán a volverse más graves. En tales circunstancias, ¿qué hay que hacer para impedir el caos urbano en una aglomeración que algunos describen como una ciudad sitiada por la miseria?; ¿qué medidas habría que adoptar para que la ciudad del futuro sea mejor que la del presente, o por lo menos no empeore?

VIII

RIO DE JANEIRO, UNA URBE DEL SIGLO XX (1902-1990)

EL ESPACIO URBANO: 1. EL CENTRO HISTÓRICO DE RÍO DE JANEIRO (1902-1960)

La primera década del siglo XIX fue una época de grandes transformaciones en el centro de Río. La tendencia dominante de la ya abundante historiografía al respecto consiste en interpretar tales transformaciones como algo causado por la necesidad que sentían los gobernantes y administradores de volver la forma urbana adecuada a las necesidades de la creación, acumulación y concentración de capitales. Dicha historiografía corre a veces el riesgo de un moralismo abstracto: en ciertos casos se tiene la impresión de que se reprocha a políticos burgueses el hecho de hacer una política burguesa en materia de urbanismo, lo que es tautológico por lo menos. Resulta más útil un enfoque menos generalizado y más atento a detalles y datos importantes y fechados. Así, por ejemplo, al estudiar la vivienda popular, Eulalia Lahmeyer Lobo y Lia Aquino de Carvalho muestran que, si tanto el gobierno imperial y de los inicios republicanos como el del principio del siglo XX se volvieron contra los *cortiços* del centro urbano, la construcción de viviendas populares fue bastante intensiva en 1887-1895, pero muy insuficiente en 1896-1914[1].

Un amplio programa de reformas urbanas fue llevado a cabo en la administración del prefecto Francisco Pereira Passos. En sólo cuatro años (1902-1906) se dieron los cambios más grandes experimentados por el centro histórico de Río de Janeiro.

El prefecto, un ingeniero que había participado en la comisión ur-

[1] E. M. L. Lobo, L. A. Carvalho *et al.*, *op. cit.*, pp. 26-103.

bana nombrada por el emperador en 1874, quería dar soluciones –sin duda burguesas– a dos contradicciones fundamentales del espacio urbano del centro de la ciudad. Era preciso volver más ágil el proceso del comercio exterior, creando un puerto moderno. Y era necesario terminar con el contraste entre la ciudad moderna (barrios elegantes sobre todo en el sur, élites cosmopolitas y atentas a las novedades europeas, inicio de los automóviles, electrificación total de los tranvías en 1906, etcétera) y su centro, colonial todavía, con sus calles angostas y sombrías, en las que los órganos del gobierno se mezclaban a las carretas tiradas por animales y a los *cortiços*. Parecía urgente la tarea de poner término a la imagen de un Río antiguo que era sinónimo, en los países de Europa, de fiebre amarilla y condiciones antihigiénicas, transformándolo, por el contrario, en el símbolo de un Brasil nuevo y moderno.

Una de las iniciativas de Passos fue el ensanchamiento de varias calles (Assembléia, Uruguaiana, Carioca, São José, Sete de Setembro, Acre, Treze de Maio, etc.) y la apertura de otras nuevas (Salvador de Sá y Mem de Sá), con la finalidad de volver más fácil la circulación de vehículos. En cada caso, la apertura de esas calles o su ensanchamiento significó la destrucción de numerosas viviendas populares, en muchos casos colectivas, en las feligresías de Santo Antonio y Espírito Santo. Casi siempre, la prefectura compraba más edificios de los que necesitaba, con la intención de vender posteriormente los terrenos revalorizados por las reformas, financiando así en gran parte las reformas mismas. Se inauguró en Río –y en Brasil– la pavimentación de calles con asfalto o con macadán bituminoso. El prefecto se preocupó de la reforma de jardines y la plantación de árboles en el centro, la canalización de algunos ríos, el derrumbe de muchos *cortiços* con argumentos higiénicos, y la destrucción de las tiendecillas callejeras o kioscos frecuentados por los pobres.

Aunque no directamente debidas a la prefectura, ya que fueron financiadas por el gobierno central republicano, otras obras de efectos sociales todavía más vastos fueron llevadas a cabo en el centro de esos años. La más importante fue la construcción de la avenida Central (hoy Río Branco), para cuya apertura fueron destruidas más de dos mil casas y desplazadas numerosas familias, complemento de la construcción de un nuevo puerto. La nueva avenida, símbolo de la modernidad urbana, atrajo las mejores tiendas, las sedes de compañías, clubs y periódicos, muchos hoteles y edificios públicos (Escuela de Bellas Artes, Biblioteca Nacional, Supremo Tribunal, Teatro Municipal, concluido en 1909, etc.).

Se abrieron además vías de acceso al nuevo puerto, en zonas de aterramiento[2].

Paralelamente a los cambios urbanos, se trabajó en la eliminación de enfermedades endémicas como la fiebre amarilla, la peste bubónica y la viruela, bajo la dirección del doctor Oswaldo Cruz, entre 1903 y 1907. La población se volvió muchas veces en contra de las medidas de salud pública, en parte por la brutalidad de las mismas y los poderes excesivos de las autoridades encargadas de implementarlas, y que incluían la posibilidad de mandar destruir casas[3].

Con los cambios en el centro, una cantidad enorme de personas pobres fue expulsada hacia los cerros o los suburbios. La estratificación del espacio urbano se volvió mucho más clara que en el pasado. Las reformas representan un buen ejemplo de cómo una nueva organización económico-social puede llegar a determinar el reordenamiento del espacio y las funciones urbanas y fue la primera intervención estatal masiva e la transformación de la ciudad. Si desde 1897 el cerro de Providencia era conocido como Morro da Favela por la presencia de una *favela* o barriada, después del prefecto Passos surgieron en el centro de Río muchas *favelas* en los cerros, creando un contraste entre los espacios revalorizados por la reforma urbana y nuevos espacios —también visibles— de la miseria.

El próximo período de cambios en el centro de Río fue la administración del prefecto Carlos Sampaio (1920-1922), quien trató de prepararlo para las conmemoraciones del primer centenario de la Independencia de Brasil. Se había ya decidido hacer en esa ocasión la inauguración, en la capital, de una exposición internacional. Sampaio decidió destruir el cerro de Castelo, cuna de la ciudad, en el que existía una *favela* y cuyas residencias antiguas también eran alquiladas a bajo precio a familias pobres. Al desaparecer el cerro, quedó al descubierto otro barrio pobre, surgido desde los principios de Río entre el cerro y el mar: la Misericordia. El prefecto decidió que exactamente allí sería instalada la exposición del centenario. Así, desaparecieron dos zonas residenciales prole-

[2] M. de A. Abreu, *op. cit.*, pp. 59-63; J. de O. Reis, *O Rio de Janeiro e seus prefeitos. Evolução urbanística da cidade,* Prefeitura de Cidade do Rio de Janeiro, Río de Janeiro, 1977.

[3] N. Sevcenko, *A revolta da vacina,* Brasiliense, São Paulo, 1984, pp. 12-55, 81; M. de A. Abreu, *Idem,* pp. 63-66.

tarias del centro que habían logrado sobrevivir a las reformas de Pereira Passos. Le tocó al prefecto Henrique Dodsworth (1937-1945) urbanizar el área del antiguo cerro de Castelo, donde se instalaron varios edificios del gobierno central de la República[4].

Entre la administración de Sampaio y la de Dodsworth, las transformaciones en el centro histórico de Río de Janeiro conocieron un relativo estancamiento. Esto se vincula al «fenómeno Copacabana», barrio que atrajo a su espacio muchas de las actividades propias antes del centro, y buena parte de los capitales que en el pasado buscaban el área central. Y de hecho tal estancamiento resistió a las numerosas obras de la era de Dodsworth: apertura de la avenida Presidente Vargas (y la consecuente nueva oleada de destrucciones de viejas calles, casas e iglesias), completando los planes iniciados casi un siglo antes con el inicio del canal de Mangue; construcción del aeropuerto Santos Dumont; urbanización de la Explanada de Castelo.

El espacio urbano: 2. la zona sur de Río (1902-1960)

En su gestión de la ciudad, Pereira Passos cuidó también de mejorar el acceso a la zona sur de la misma mediante la construcción de la avenida Beira Mar, que vinculó a la antigua playa de Santa Luzia, en el centro, al Mourisco, en Botafogo (5.200 metros de extensión), sobre tierras en gran medida ganadas al mar. En esa ocasión desapareció la terraza del Paseo Público. La Compañía Jardim Botânico abrió en 1906 un segundo túnel hacia Copacabana, donde Pereira Passos construyó la inmensa avenida Atlántica, a lo largo de toda la playa. El prefecto trató aún de canalizar ríos en la zona sur, volver más sana la región de la laguna Rodrigo de Freitas y ordenar que se plantasen árboles en Laranjeiras y Botafogo.

El decreto número 6.000, de 1937, que trataba de definir qué barrios de Río estaban abiertos a las industrias, excluyó de la función industrial la zona sur. En el pasado, algunos de los barrios de esa región —Gávea, Jardim Botânico, Laranjeiras— habían desarrollado industrias. No pudiendo ya expanderse allí, y ocupando además terrenos ahora muy valiosos, desde entonces algunas empresas se trasladaron a otros locales

[4] M. de A. Abreu, *Idem*, pp. 76-78, 96.

o sencillamente cerraron sus actividades industriales, en ambos casos abriendo fraccionamientos para venta de lotes destinados a viviendas, con lo que obtuvieron grandes ganancias. La industria Aliança, por ejemplo, dio origen al «Jardim Laranjeiras», y la empresa Corcovado, al «Jardim Corcovado», en los años 30; ya en los años 50, la industria Carioca creó el «Parque Jardim Botânico»[5].

Hasta 1930, la nueva zona zur, a lo largo de la costa, se había mantenido como área sobre todo residencial, ocupada por la gente rica. Una parte de ella atravesaba todavía una fase de ocupación inicial (Ipanema, Leblon). Pero los años que van de 1930 a 1950 vieron abrirse allá una era de transformaciones. La disponibilidad de capitales que, en una época de inflación, debían hallar pronto empleo, dio estímulo a la construcción civil, que se apoyó en la ideología de ser ideal vivir junto al mar para volver a vender la zona sur. Esto significa que las casas donde vivían familias individuales fueron derrumbadas —casas que no llegaban en muchos casos a tener veinte o treinta años desde que fueron construidas— y sustituidas por edificios de varios pisos. Una de las razones de una tal verticalización (permitida por la introducción del hormigón) fue que, más allá de Leblon, las dificultades del relieve hacían que la continuación de una expansión hacia el sur por la costa sólo resultara posible en dependencia de inversiones muy cuantiosas, que el poder público y las empresas privadas no podrían hacer en aquella época. En Copacabana, donde una clase media en búsqueda de *status* deseaba vivir, desde los años 1930 surgieron edificios de cuatro a cinco pisos, y en la década siguiente, de ocho a doce pisos.

Mientras tanto, la zona sur más antigua se transformó menos. La población de Botafogo, por ejemplo, se mantuvo estable en 1940-1950, y lo mismo pasó en Laranjeiras. En el caso de Flamengo, la verticalización en esa época quedó limitada a la playa. El viejo barrio de Catete, área noble en el pasado, se deterioró pese a quedar allí la residencia de los presidentes de la República: antiguas casas amplias se volvieron mesones o centros del comercio de muebles, expulsados de la plaza Onze por la apertura de la avenida Presidente Vargas.

El crecimiento de los barrios de la zona sur entre 1950 y 1960 fue extraordinario. Los primeros edificios fueron sustituidos en Copacabana por otros más altos, pero ahora se multiplicaron los apartamentos peque-

[5] *Idem,* pp. 99-101.

ños, destinados a la parte inferior de la clase media, la que iba al barrio en búsqueda de *status* pero también de empleos (razón que también provocó un aumento de las *favelas* en los cerros). La «democratización» de Copacabana contuvo por algún tiempo la verticalización en otros barrios oceánicos (Ipanema, Leblon) y pidió urgentes inversiones públicas en obras –hechas en los años 1960– que volvieron más fáciles y rápidas las comunicaciones con el centro, donde muchos habitantes del barrio seguían trabajando en la administración pública, los bancos y el comercio. El problema se hacía más grave en función de la multiplicación de los coches privados, consecuencia de la instalación de una industria de coches en Brasil y de la concentración de personas ricas o de ingresos medios en la zona sur[6].

EL ESPACIO URBANO: 3. BARRIOS Y SUBURBIOS DE LAS ZONAS NORTE Y OESTE DE RÍO (1902-1960)

En los años que van de 1920 a 1930 –en términos de la prefectura, de la administración de Carlos Sampaio a la de Prado Junior–, la estratificación espacial de Río de Janeiro se volvió ya muy clara, siendo confirmada por el decreto de 1937 sobre la distribución de la industria, que ya mencionamos. Sampaio expulsó de la región de la laguna Rodrigo de Freitas, en la zona sur, a una población proletaria que trabajaba en las fábricas textiles instaladas allí y vivía en el mismo barrio, al ejecutar obras públicas que abrieron el área de las cercanías de la laguna a la especulación inmobiliaria. La zona sur serviría, entonces, íntegramente de región residencial de clase alta y media (Santa Teresa, por estar muy próxima del centro, fue buscada principalmente por funcionarios del Estado). El plan urbanístico encargado por Prado Junior a Agache veía el norte de Río como debiendo mantenerse heterogéneo: sus barrios «nobles» (Vila Isabel, Tijuca, Andaraí y Rio Comprido) pertenecerían a la clase media, pero São Cristóvão y los suburbios se destinarían a las industrias y a la clase obrera.

Los movimientos económicos que llevaron a esa concepción respecto de las regiones norte y oeste de Río empezaron a desarrollarse sobre todo con la instalación del puerto de la ciudad, construido en la época

[6] *Idem,* pp. 111-113, 126-130.

de Pereira Passos, en cuya proximidad las industrias preferían desde entonces instalarse —lo que confirmó la vocación industrial y obrera de São Cristóvão—, y por obra de las inversiones industriales en la época de la primera guerra mundial, que hallaron terrenos baratos en los suburbios servidos por los ferrocarriles. Las nuevas industrias atrajeron a migrantes del estado de Río de Janeiro, los que se asentaron preferentemente cerca de las fábricas suburbanas. Los trenes permitían que los suburbios se alejaran cada vez más del centro de Río. Otros factores de su crecimiento fueron la instalación de unidades militares (Deodoro, Villa Militar, Marechal Hermes) y, a fines de la década de 1920, la apertura de las avenidas Automóvel Clube y Suburbana, partes de las carreteras a São Paulo y a Petrópolis.

En las décadas siguientes, el flujo inmigratorio desde el estado de Río de Janeiro siguió aumentando, y con la inauguración de la carretera Río-Bahía, la industria *carioca* empezó a recibir también a muchos migrantes del nordeste de Brasil. La expansión suburbana desde 1920 alcanzó a la frontera norte del Distrito Federal, empezando a avanzar en tierras del estado de Río de Janeiro. Entre 1930 y 1950, fueron los suburbios situados al norte del Distrito Federal (Pavuna y Ancieta) o más allá los que crecieron más.

La nueva fase de industrialización de Río de Janeiro, posterior a la crisis de 1929, influjó muchísimo en la red de ferrocarriles y en la expansión de los suburbios. Hasta 1929, sólo la compañía de ferrocarril Central de Brasil se caracterizaba por una ocupación densa de territorios a lo largo de sus rieles: las compañías Leopoldina, Rio d'Ouro y Linha Auxiliar resultaba mucho menos importantes como ejes de penetración del poblamiento. Ello empezó a cambiar después de 1930. El Estado emprendió obras de salud pública en las llanuras pantanosas de la Baixada Fluminense, liberando nuevas áreas industriales y residenciales, y el transporte de pasajeros se intensificó a lo largo de los rieles de todas las compañías. en 1937, el decreto relativo a las zonas industriales y la utilización de la energía eléctrica en los trenes suburbanos incidieron en esa proceso, dando nuevo aliento a la expansión urbana. Otro elemento de peso fue la apertura de la avenida Brasil —gran eje viario para automóviles, camiones y autobuses en el sentido sur-norte y después este-oeste— en la administración del prefecto Dodsworth[7].

[7] *Idem,* pp. 80, 99, 103, 109-111, 118-125.

El espacio urbano: 4. Algunas observaciones de conjunto (1902-1960)

Hacia 1950 concluía la fase máxima de expansión de Río de Janeiro. Desde entonces, aunque el espacio urbano siguió avanzando, el crecimiento de la ciudad fue más notable por los sucesivos procesos de extensión de dicho espacio.

En 1950-1960, época de inflación bastante alta, el suelo urbano se revalorizó. Uno de los modos de revalorizarlo fue que muchos propietarios de terrenos en la periferia urbana decidieron mantenerlos vacíos, como reserva de valor. De ahí que el proceso de urbanización en los municipios periféricos del área metropolitana se hizo desde entonces en forma irregular. La existencia de terrenos no disponibles más próximos del centro condujo a «brincar» tales espacios y proceder a una ocupación más lejana antes que la más próxima resultara posible. La ausencia de una política seria del Estado referente al uso del suelo urbano contribuyó al éxito de esta política de especulación inmobiliaria. Otra contribución del Estado fue el estímulo que empezó a dar crecientemente al transporte por autobuses y automóviles desde mediados del siglo: esto volvió viables fraccionamientos inmobiliarios muy lejanos del centro urbano. Pero también llevó a la crisis de la vivienda popular y a la multiplicación de las *favelas*.

El aumento creciente de las distancias entre el centro metropolitano y las áreas residenciales de los barrios y suburbios, problema agravado en Río por los cerros, condujo al desarrollo de los llamados subcentros urbanos, principalmente entre 1940 y 1960.

La necesidad de abastecerse y consumir servicios en la proximidad de las residencias, donde las condiciones fueron favorables, llevó a que surgieran tales subcentros, especializados en funciones comerciales y de servicios para sí mismos y las regiones vecinas. Surgieron en los puntos en que entraban en contacto áreas urbanas o suburbanas con densidades demográficas distintas y dotadas de instalaciones diversas. Al alargarse las distancias y volverse difícil el transporte al centro, áreas nuevas todavía en proceso de ocupación y sin mucho comercio o servicios instalados se sirven de los ya existentes en zonas más pobladas que cuenten con ellos, situadas más cerca que el centro histórico de Río. Esto a su vez permite una expansión más grande de los subcentros en formación. Copacabana, por ejemplo, cuya población era de 74.133 habitantes en 1940 y 240.347 en 1960, sirvió de punto de apoyo al asentamiento de

Ipanema, Leblon, Gávea y posteriormente Barra de Tijuca. Madureira lo hizo en la zona suburbana. La plaza Sáenz Peña, punto de convergencia de vías de circulación, fue el corazón del subcentro de Tijuca, barrio residencial de la zona norte.

El surgimiento de tales subcentros urbanos fue causa de cambios de peso en el comercio al por menor y en los servicios del centro histórico de Río. Ciertos tipos de comercio fueron substituidos, mientras otros se desarrollaron o diversificaron más para seguir atrayendo a los clientes. En especial, el centro pasó a especializarse crecientemente en tiendas más populares que en el pasado en ciertas calles. Algunos servicios siguieron estando localizados en el centro histórico: oficinas de abogados, ingenieros, economistas, por ejemplo, atienden a clientes que siguen trabajando en el centro y por ello no salen de allí. Los servicios de las peluquerías, médicos, odontólogos, de laboratorios de análisis clínicos, etc., sufren, por el contrario, la competencia de los subcentros urbanos, aunque todavía existen en el centro. También ocurre que médicos del centro tengan otro consultorio en alguno de los subcentros, por ejemplo, para facilitar el acceso a clientes que no trabajan en el centro de Río[8].

De un modo general, con el desarrollo de los subcentros urbanos el centro se vació relativamente —aunque no del todo— del comercio de lujo al por menor, de las instalaciones para diversión, etc. Restaurantes de lujo a veces se volvieron restaurantes populares, bares o aun comedores de *fast food,* volcándose los trabajadores que vienen todos los días al centro desde los barrios y suburbios. Mientras tanto, el comercio y los restaurantes de lujo, casas de té, etc., buscan sobre todo la zona sur. Todo ello ya empezaba a desarrollarse en el período considerado, haciéndole mucho más claro en la actualidad.

EL ESPACIO URBANO: 5. CAMBIOS EN LOS AÑOS 1960-1990[9]

Transformado en estado de Guanabara, el antiguo Distrito Federal fue gobernado entre 1960 y 1974 por gobernadores, volviendo a tener prefectos desde marzo de 1975.

[8] L. M. C. Bernardes, y M. T. S. Soares, *op. cit.,* pp. 105-133; A. C. Duarte (coord.), *A área central da cidade do Rio de Janeiro,* Instituto Brasileiro de Geografia e Estadística, Río de Janeiro, 1967, pp. 22-25.

[9] *A experiência da Guanabara,* Laudes, Río de Janeiro, 1970.

La administración del gobernador Carlos Lacerda (1960-1965) dejó clara la opción por el automóvil y el autobús, caracterizándose por la construcción de viaductos, la apertura de túneles (Rebouças, Major Vaz, Santa Bárbara), las obras en la avenida Radial Oeste. Se procedió a mejorar las instalaciones de aguas negras en la zona sur, se urbanizó el parque de Flamengo, a lo largo de un aterramiento destinado a facilitar la ligazón centro-Copacabana, y se abrió un vasto sistema para conducir a la ciudad el agua del río Guandu, a oeste del estado de Guanabara. El gobernador intentó destruir algunas *favelas,* sustituyéndolas por casas populares (Vila Aliança, Vila Kennedy).

Las obras del gobierno Lacerda dejaron un importante déficit presupuestario, heredado por el gobernador Negrão de Lima. Éste tuvo además que enfrentarse a los problemas resultantes de inundaciones catastróficas en 1966 y 1967, creando un órgano destinado a socorrer a la población en situaciones de calamidad. Este gobernador siguió con la política basada en la prioridad da los coches y autobuses, iniciando muchas obras (túneles, viaductos, reconstrucción de la avenida Chile, ensanchamiento de la playa de Copacabana), en su mayoría terminadas por gobiernos posteriores al suyo. En 1968 empezó la construcción –lenta y que avanzó poco hasta hoy día– de la red de trenes metropolitanos. Negrão de Lima también trató de destruir *favelas* y construir casas populares.

En el gabinete siguiente (Chagas Freitas) se creó un Consejo de Planeación Urbana. En su época, la ocupación de Barra de Tijuca, propiciadas por obras públicas muy costosas, se intensificó. Se urbanizó –después de aterramientos– la ciudad universitaria (isla de Fundão). Hubo una preocupación especial por los transportes, y fueron concluidas varias obras, como la del túnel doble Dois Irmãos.

Desde 1975, con la fusión entre Guanabara y el estado de Río de Janeiro, la ciudad volvió al gobierno de prefectos.

Se debe notar que el período posterior a 1960 confirmó las tendencias visibles ya a mediados del siglo, en gran parte vinculadas a la victoria del automóvil y del autobús sobre otros medios de comunicación. Los tranvías –con la excepción del barrio de Santa Teresa– fueron eliminados en 1963. Y los ferrocarriles empezaron su decadencia en esa misma época. Hoy día, los autobuses son responsables del 80 por cien del transporte de pasajeros en medios colectivos, repartiéndose un 20 por cien entre los demás medios (trenes, metropolitano, *ferry).* Ahora

bien, en una ciudad donde a lo sumo el 20 por cien de la población posee coche privado, el deterioro de los medios de transporte de alta capacidad (trenes) y la desaparición de los de media capacidad (tranvías) causó problemas muy difíciles de solucionar. Ya vimos que en esto pesó una neta opción del poder público por los autobuses y automóviles, clara desde aproximadamente 1960 por lo menos.

En las últimas décadas se ha difundido –sobre todo después de la apertura del puente Río-Niterói en 1974– la expresión *Grande Rio* para designar al área metropolitana de la ciudad, formada por el municipio de Río y sus municipios satélites. En función del relieve y de la bahía de Guanabara, el gran Río de Janeiro se quiebra en fragmentos urbanos separados en sí por cerros, llanuras inundables aún subsistentes y el mar. Es posible considerar en ese conjunto cuatro tipos de áreas: 1) el centro de la ciudad; 2) los barrios residenciales; 3) los suburbios propiamente dichos; 4) las ciudades satélites.

El centro de Río ya casi no tiene residentes. Sus funciones tradicionales no cambiaron –comercio, finanzas, administración, hoteles, médicos, actividades culturales–, pero, como vimos, la región sufre crecientemente la competencia de los subcentros urbanos rivales.

Hay una gran diferencia entre, por una parte, los barrios residenciales localizados al sur del macizo de Tijuca, y por otra parte todas las regiones al norte de dicho macizo; con la excepción del barrio de Tijuca, tales regiones se caracterizan por una urbanización más deficiente y hacen la transición a los suburbios, los cuales forman al norte un bloque masivo y, hacia el oeste, manchas aisladas. Más lejos hacia el norte y el oeste empiezan las ciudades satélites, o sea, regiones todavía más precarias en sus estructuras urbanas y marcadas a veces por gran violencia y criminalidad.

EL ESPACIO URBANO: 6. LAS *FAVELAS*

En 1949 vivían en 105 *favelas* 138.857 habitantes, o sea, el 7 por cien de la población del Distrito Federal. Las personas residentes en *favelas* eran más numerosas, entonces, en el área suburbana (43 por cien), viniendo enseguida la zona sur (21 por cien) y el centro y Tijuca (30 por cien en el conjunto). Era muy evidente, en el asentamiento en *favelas,* el deseo –o mejor la necesidad– de vivir en la proximidad del sitio

de trabajo: el 77 por cien de los residentes en *favelas* del centro de Río y el 79 por cien de la zona sur vivían y trabajaban en la misma región. Se debe notar que, en aquel período —o sea, mediados de este siglo—, los inmigrantes brasileños que llegaban a la ciudad no buscaban mayoritariamente las *favelas:* sólo en un 12 por cien lo hacían; los demás obtenían algún tipo de vivienda en los suburbios. Pero, al agotarse tal posibilidad, más tarde la afluencia de los recién llegados del interior a las *favelas* aumentó mucho y las mismas *favelas* crecieron en número y densidad: hoy día, crecen a un ritmo que casi duplica el de la ciudad[10].

La existencia y los problemas de las *favelas* —en materia de salud, educación y servicios urbanos (agua, electricidad, vías de acceso)—, la pobreza y la violencia en esas aglomeraciones llamaron la atención de los investigadores, sobre todo desde la década de 1940. Durante mucho tiempo fue corriente emplear el concepto de «marginalidad social» al hablar del tema. Pero «marginalidad» da la idea de un núcleo «normal», adecuado, cercado por una periferia de excluidos y miserables: en la actualidad parece ser exactamente lo opuesto, debido a la incidencia masiva y visible de la miseria. La impresión que se tiene, como dijo en un debate el padre Fernando Bastos de Ávila, es que son pequeñas islas de riqueza en la ciudad, sitiadas por la mayoría de los pobres. En 1978, el 77 por cien de la población de Río de Janeiro debía subsistir con ingresos hasta tres *salarios mínimos;* pero el sueldo mínimo garantizado por el gobierno se deterioró, y tres era una cantidad absolutamente insuficiente en 1978. Desde entonces, la situación empeoró mucho con la crisis económica persistente y la enorme inflación. Pero si se trata de miseria absoluta, se calcula que en el gran Río de Janeiro alcanza a 1,3 millones de personas, muchas de las cuales viven en *favelas.* En los últimos tiempos se ha extendido otra forma de residencia informal de personas pobres, ya no en los cerros, sino a lo largo de los grandes ejes de comunicación entre regiones de la ciudad o viaductos (lo que una vez más confirma el vínculo de las *faelas* y asentamientos similares con la crisis del transporte urbano: una crisis persistente, que viene empeorando desde 1950).

Por mucho tiempo, la política oficial ante el fenómeno de las *favelas* las veía, como dice el plan Agache de urbanización, sencillamente como un problema —social pero también estético— a eliminar. En la década

[10] M. de A. Abreu, *op. cit.,* pp. 106-107.

de 1960 y en la siguiente, fueron numerosas las destrucciones de *favelas,* con el traslado de sus poblaciones a villas obreras o populares. Pero tal política sufre fuerte oposición popular, puesto que esas villas están localizadas casi siempre en zonas lejanas, con lo que se dan distancias considerables entre la residencia y el trabajo, en una ciudad cuyos transportes colectivos son caros para el poder adquisitivo de la población, además de muy malos.

A partir de 1968 cambió la política, creándose la Compañía de Desarrollo de la Comunidad (CODESCO), cuyo objetivo era la urbanización de las *favelas* (con la fusión entre Guanabara y el estado de Río de Janeiro, su patrimonio pasó a otros órganos). Y en 1979 la municipalidad creó la Secretaría Municipal de Desarrollo Social, encargada de crear en las *favelas* servicios urbanos básicos de agua, energía eléctrica, salud pública, acceso y legalización de la posesión del suelo por los residentes. Tales programas resultan, sin embargo, muy limitados. Son frecuentes las acusaciones de que, por razones electorales, a los políticos les conviene de hecho limitarse a aportar soluciones siempre muy parciales, considerando a las *favelas,* lo que se conoce en Brasil como «corrales electorales» en los que, a cambio de favores *ad hoc,* se pueden conseguir votos con facilidad. Ello se vuelve cada vez más difícil, sin embargo, debido al desarrollo, en las últimas dos décadas, de comunidades de vecinos activas y a voces dotadas de buena organización (con frecuencia ligadas a la Iglesia)[11].

El espacio urbano: 7. los grandes planes urbanísticos

El prefecto Antonio Prado Junior (1926-1930) encargó al urbanista francés Alfred Agache un plan general para la ciudad. El plan Agache fue el ejemplo más importante del intento de los grupos dominantes de lo que en Brasil se llama la «República vieja» (anterior a la revolución de 1930) en el sentido de controlar el desarrollo urbano de Río de Janeiro. Aunque algunas de las obras sugeridas fueron llevadas a cabo, dicho plan nunca se aplicó cabalmente. Después de la revolución de 1930, fue considerado inadecuado, además de imposible de ejecutar.

[11] V. Barretto *et al., Situação da cidade do Rio de Janeiro,* Paz e Terra-IEPES, Río de Janeiro, 1985.

El plan Agache pretendía transformar el centro y la zona sur de Río en una ciudad monumental, lo que exigiría inversiones muy elevadas de recursos públicos. Consistía en un ordenamiento y embellecimiento de Río en función de criterios de funcionalidad y jerarquización del espacio. Así, por ejemplo, el centro de la ciudad estaría subdividido en el barrio de las embajadas, el centro empresarial y económico, el centro bancario, el centro administrativo, el centro monumental y un parque en la región de Calabouço. La implantación de la reforma del centro exigiría seguir expulsando de allí a las poblaciones de bajos ingresos que todavía existían. Era clara también la jerarquización por clases de las zonas residenciales.

El otro gran intento de un planeamiento elitista para Río fue el plan urbanístico encargado por el gobierno de Carlos Lacerda (1960-1965) a la firma griega Doxíades Asociados. El plan Doxíades quedó listo en 1965. Su planeación de larga duración para Río de Janeiro tenía tres escalas: el estado de Guanabara en el contexto de Brasil, el estado de Guanabara en el contexto del área metropolitana de Río y un estudio detallado de dos comunidades (Mangue y Copacabana). No cabe entrar en sus detalles, ya que, como el plan Agache, éste tampoco tuvo aplicación cabal.

Hecha la fusión entre Guanabara y el estado de Río de Janeiro en 1975, se elaboró para Río un plan urbanístico básico, intentando rebasar el simple diseño urbanístico por la integración más a fondo de cuestiones del desarrollo económico y social. No se puede tampoco en este caso pretender que haya sido aplicado en serio. En este momento (1991) el prefecto Marcello Alencar se prepara para adoptar un Plan Director para la ciudad, que deberá ser discutido en abril por los concejales (*vereadores*).

El gobierno de la ciudad

Hasta 1960, el factor más constante en la vida político-administrativa de la ciudad de Río de Janeiro fue su falta de autonomía municipal efectiva. Bajo diferentes regímenes políticos en el país, y legislaciones también muy variadas en cuanto a la administración y los poderes municipales, la ciudad fue gobernada casi siempre por administradores nombrados por el gobierno central (federal) de la República.

Algunos de esos administradores fueron muy capaces. Fue famo-

sa la gestión del prefecto Paulo de Frontin, por lo mucho que logró llevar a cabo en un período muy corto (de enero a julio de 1919). Invitado a ocupar la prefectura de Río por el vicepresidente en ejercicio, Delfim Moreira, el cual, a la muerte del presidente Rodrigues Alves, se había convertido en presidente sólo para la transición mediante la organización de elecciones, se sabía desde un principio que la administración municipal de Frontin sería corta. Aún así, tuvo que renunciar a su puesto de senador, obtenido para un período de ocho años en las elecciones de 1918.

El programa de obras para dicho período que expuso a los ingenieros de la prefectura era bastante importante: apertura de nuevas calles y avenidas, ensanchamiento de otras, apertura de un túnel y construcción de un muelle (este último en el barrio de Urca). Lo que logró llevar a cabo en unos meses es increíble. La avenida Atlântica, en Copacabana, por ejemplo, fue prácticamente reconstruida de forma íntegra, ensanchada, ganó nuevas galerías para las aguas pluviales y las obras necesarias fueron hechas sin interrumpir la circulación de vehículos o perjudicar el acceso a las casas. De hecho, hizo tanto en seis meses y tres días que fue conocido como «prefecto de máxima densidad»[12].

La falta de autonomía efectiva en el gobierno de la ciudad queda muy evidente en el caso de Pedro Ernesto Batista, un médico que fue nombrado *interventor* en la prefectura del Distrito Federal por el presidente Getulio Vargas desde 1931 hasta 1935, y que después fue elegido como prefecto en las elecciones de 1935 (una gran novedad en una ciudad de administradores nombrados a dedo). Trato de dotar a Río de una red de hospitales y numerosas escuelas. Pero en 1936 fue exonerado del puesto de prefecto y preso, acusado de simpatía por la izquierda; su mandato popular no fue, pues, respetado.

Es posible que los años 1960-1975, cuando el administrador de la ciudad tenía los poderes y recursos de un gobernador de estado —el estado de Guanabara en el que se transformó el antiguo Distrito Federal al trasladarse a Brasilia la capital de la República—, hayan representado el auge de las posibilidades de acción efectiva de tal administrador, aunque por otra parte tal tendencia fue bastante contrarrestada por la fuerte centralización del poder bajo el régimen que resultó del golpe militar de 1964.

[12] *Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos...*, pp. 138-140.



Fig. 24: El Distrito Federal en 1920. Se puede notar la extensión lineal de los suburbios hacia el norte y el oeste, siguiendo los ferrocarriles, hasta alcanzar el estado de Río de Janeiro. M. Fleiuss, *op. cit.*, entre pp. 232-233.

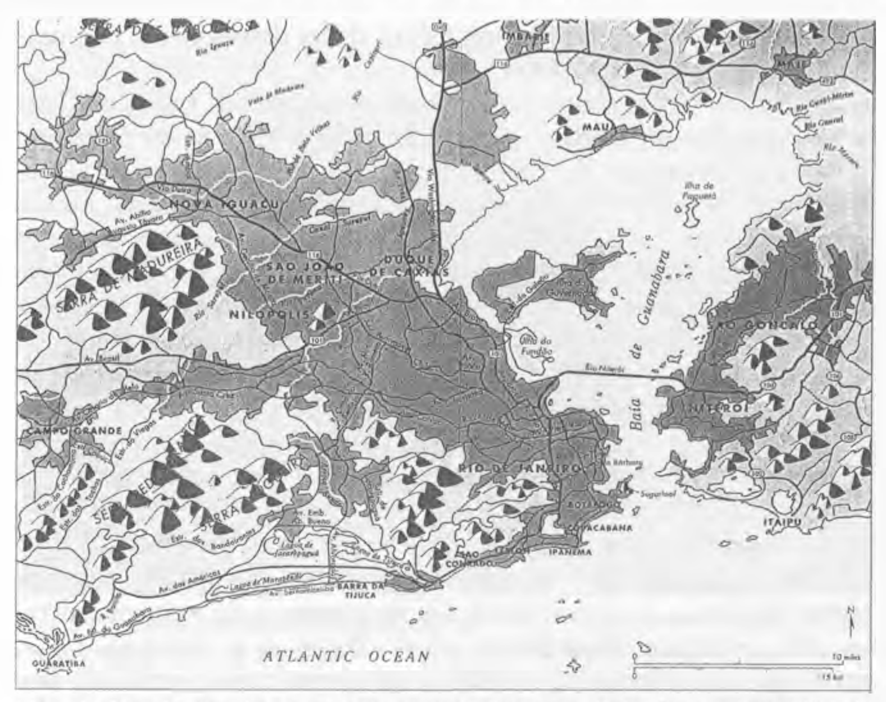


Fig. 25: Río de Janeiro y su área metropolitana en 1989. La comparación de este mapa con la figura 24 permite constatar la extensión de los suburbios y también la continuación de la expansión hacia el oeste y el sur. *Fodor's Rio de Janeiro,* Fodor's Travel Publications, Inc., Nueva York/Londres, 1989, pp. XIV-XV. Mapa de David Lindroth.

Este régimen halló en Río una fuerte reacción a sus arbitrariedades y una tendencia decidida de los electores a escoger a los candidatos del único partido de oposición permitido. La ciudad no dejó de sufrir por ello en la distribución de los recursos disponibles y después por la fusión forzada desde Brasilia con el estado de Río de Janeiro.

Ya antes de la fusión, sin embargo, la administración de la ciudad-estado conoció un período de quiebra financiera. El gobernador Carlos Lacerda endeudó mucho a Guanabara con su ambicioso programa de obras (túneles, escuelas, viviendas populares, la urbanización del parque de Flamengo, etc.), y el nuevo gobernador, Negrão de Lima, se tuvo que enfrentar a una situación financiera difícil, con los sueldos de los funcionarios municipales sin pagar desde hacía tres meses –situación agra-

vada aún más por los efectos catastróficos de las destrucciones provocadas por fuertes lluvias en 1966 y 1967.

Naturalmente, el gobierno de Brasilia no presentó la fusión de Guanabara con Río de Janeiro, decidida en 1974 y aplicada en marzo de 1975, como un castigo. La razón presentada como justificación de la medida fue el desarrollo del interior del estado de Río de Janeiro. En esa ocasión, además, hubo compromisos formales del gobierno federal en el sentido de modernizar los trenes urbanos y suburbanos de Río, concluir las obras (empezadas en 1968) del metropolitano, duplicar la avenida Brasil, ampliar el aeropuerto internacional de Galeão, en el sentido de dotar a Río de una infraestructura que permitiera atraer hacia el nuevo estado y la ciudad proyectos industriales, comerciales, de servicios turísticos. Pero, con la única excepción de una pequeña parte del sistema metropolitano, *todas* las promesas hechas quedaron sin cumplir. Y, sobre todo entre 1980 y la actualidad, el gobierno federal redujo drácticamente sus inversiones en la ciudad y el estado de Río de Janeiro. Hay dificultades económicas; pero no se trata a Río del mismo modo que a otras partes del país en lo concerniente a la transferencia de recursos federales, a los incentivos a la industria, etc. Y ello en un contexto en el que, por lo que hace a la ciudad de Río, su transformación de estado en simple municipio causó una disminución de ingresos fiscales muy considerabla. Así, por ejemplo, como estado, la ciudad se quedaba con el 100 por cien de los recursos del impuesto sobre la circulación de mercancías recaudado en ella: como municipio, se quedaba sólo con un 13,5 por cien. Y por supuesto que no disminuyeron los gastos, sino todo lo contrario[13].

Los efectos de la depresión económica de larga duración en una ciudad de economía poco dinámica hace varias décadas, de la centralización excesiva de los revursos en el gobierno federal hasta la Constitución de 1988 (que el gobierno actual quiere cambiar en este punto) y de la mala administración llevaron a una nueva quiebra de las finanzas de la ciudad en 1988, seguida de una huelga de los funcionarios municipales que duró casi seis meses. En 1990 la prefectura logró equilibrar su presupuesto y volvió a hacerse notar, bajo la administración del prefecto Marcello Alencar, en la realización de obras en las playas, recuperación de parques y jardines, mejoramientos en las calles, etc.

[13] V. Barretto *et al., op. cit.,* p. 11.



Fig. 26: La avenida Central, inaugurada en 1905, símbolo máximo de la modernización del espacio en el centro de Río de Janeiro en los primeros años de este siglo. Foto de Marc Ferrez (1907). Gilberto Ferrez, *O Rio antigo do fotógrafo Marc Ferrez,* Editora Ex-Libris, São Paulo, 1985, pp. 186-187.

Un punto en el que la prefectura quiere reanudar la experiencia del antiguo estado de Guanabara se refiere a lo relativo a la descentralización del ejecutivo municipal. El gobernador Lacerda creó en Guanabara regiones administrativas al frente de las cuales había administradores y directores. Con el tiempo, sin embargo, perdieron atribuciones sucesivamente, volviendo a prevalecer la centralización. Actualmente, a través de la reglamentación de la Ley Orgánica Municipal, los treinta administradores regionales del municipio de Río de Janeiro han recuperado sus poderes de policía administrativa. Una diferencia importante es que, en el régimen de 1961, los administradores eran funcionarios públicos sin vínculo político partidario, mientras en la nueva situación deben pertenecer al partido del prefecto.



Fig. 27: El Teatro Municipal, inaugurado en 1909, a la vez un marco de la arquitectura de principios del siglo xx en Río de Janeiro y por muchas décadas el centro más importante de la vida musical brasileña (ópera, ballet, conciertos sinfónicos). Foto sin indicación de autor o fecha, de la colección de Haydée M. de Oliveira.

Economía

Por lo que hace al desarrollo industrial de Río de Janeiro, el período de la primera guerra mundial (1914-1918) fue favorable al crecimiento, por mantener en el país y la ciudad una parte importante de los capitales que anteriormente salían para pagar importaciones. Se dio una intensificación de la actividad de las fábricas, lo que también reflejaba el suministro adecuado de energía eléctrica y los efectos del nuevo y mo-

derno puerto de Río de Janeiro (en cuyas cercanías se localizaron numerosas industrias). En el período presidencial de Rodrigues Alves (1902-1906) se habían iniciado las actividades de The Rio de Janeiro Tramway, Light & Power Ltd., empresa que construyó la usina de Ribeirão das Lajes para abastecer de electricidad a la ciudad.

En 1920, en cuanto a la estructura industrial del Distrito Federal, predominaban los bienes de consumo no durables. Los sectores de textiles, alimentos, vestidos y similares ocupaban al 45 por cien de las fábricas, al 66,2 por cien de los obreros y representaban un 73,3 por cien del valor total de la producción. El sector metalúrgico —en el que de hecho también incluía a ramas de producción de artículos de consumo no perecederos, además de bienes intermedios y de capital— tenía el 23,6 por cien de los establecimientos, pero sólo un 8,9 por cien de los obreros empleados.

Era una industria predominantemente nueva. La mitad de los establecimientos industriales del Distrito Federal fueron fundados entre 1915 y 1919, un 43 por cien tenía de seis a treinta años en 1920, y sólo un 9 por cien ya existía antes de 1889.

Desde el inicio del siglo el desarrollo industrial de Río se venía realizando en forma más o menos autónoma, no contando la industria con el apoyo de un Estado básicamente vinculado a los intereses de la agricultura de exportación. Era preciso sacar el máximo provecho de las economías de aglomeración. Por esta razón, las industrias —con la excepción de las textiles— buscaban sitios ya urbanizados donde localizarse, de preferencia en las cercanías del centro histórico de Río, donde podían hallar facilidades de transporte, comercialización y mano de obra abundante. Esta localización en el centro era necesaria para la máxima obtención de beneficios.

A partir de 1930, la actividad industrial *carioca* sufrió cambios significativos en su composición sectorial, su relación con el Estado y su localización en la ciudad.

La crisis capitalista de 1929, la depresión posterior y la segunda guerra mundial proporcionaron a la industria posibilidades de expansión incorporando a nuevos sectores: la disminución de la exportación de bienes de consumo por los países centrales del capitalismo propició que la empresa nacional (y también la extranjera localizada en Brasil) llenara el vacío creado. Pero el estímulo que vino de tales factores llevó a que las instalaciones físicas anteriores se volvieran inadecuadas: de ahí resul-



Fig. 28: Avenida Presidente Vargas, inaugurada en 1944, la obra más importante de la oleada de nuevas transformaciones urbanas en el centro histórico de Río de Janeiro bajo el prefecto Henrique Dosworth. Foto de Haydée M. de Oliveira (1990).

tó el proceso de ocupación gradual de los suburbios por las industrias (las que se iban del centro de Río y las que se instalaban por primera vez). Vimos ya que la electrificación de los trenes suburbanos (1937) fue un factor favorable en ese sentido. De hecho, en algunos casos tal movimiento incluso fue anterior a 1929. La empresa Nova América estaba ya en el suburbio de Del Castilho en 1924, la General Electric en María de Graça desde 1921, Cisper & Marvin en Jacarezinho (1917 y 1921).

La dificultad de importar productos manufacturados durante la guerra mundial de 1939-1945 llevó a que el gobierno municipal, después de haber intentado en 1937 limitar la expansión industrial sólo a algunas áreas suburbanas, pasara a permitir la instalación de las fábricas en cualquier parte de los suburbios, de lo que resultó una ocupación desordenada del espacio. En la década de 1940 empezó la ocupación industrial de la avenida Brasil inaugurada en 1946: se trata de un buen ejemplo de



Fig. 29: Copacabana en la actualidad, después de sucesivos procesos de verticalización y extensión. Es considerada el subcentro metropolitano por excelencia de Río de Janeiro, dotado de un vasto y variado sector de comercio y servicios de lujo. Foto de Haydée M. de Oliveira (1990).

la asociación entre el Estado y la industria en ese período. Construida sobre un aterramiento tras largos trabajos de saneamiento, el nuevo eje de circulación de camiones, coches y autobuses tenía el objetivo de desviar dicha circulación de calles y carreteras saturadas, pero también de propiciar la ocupación industrial de nuevos terrenos. Pero una parte de los espacios ganados fueron ocupados de hecho por *favelas,* impidiendo la instalación de industrias entre Olaria y Parada de Lucas. La localización de *favelas* en la proximidad de zonas industriales era ya un fenómeno relativamente antiguo (como en Jacarezinho).

Por el censo de 1950 se puede conocer la situación de la industria de Río de Janeiro después de su considerable expansión entre 1920 y 1950. Los establecimientos industriales eran 1.541 en 1920 y 5.693 en 1950: un aumento del 269 por cien. Los obreros empleados en la industria eran 56.229 en 1920, pasando a 171.643 en 1950: un aumento del 205 por cien. Predominaban en 1950 establecimientos industriales rela-

tivamente antiguos y sectores tradicionales: textiles, alimentos, vestidos, zapatos, sectores metalúrgico, químico y de medicinas, de bebidas; en estos sectores estaba el 48 por cien de las fábricas y también de la mano de obra y representaban un 59 por cien del valor de la producción. Los sectores nuevos —construcción civil, minerales no metálicos, empresas editoras y gráficas, etc.— representaban un 30 por cien de los nuevos establecimientos, un 34 por cien de los obreros y el 27 por cien del valor total de la producción, según la investigación al respecto de Almir Pita Freitas Filho[14].

Desde mediados de siglo, la industria sufrió un tercer proceso de redistribución espacial, con la industrialización de los municipios de Du-



Fig. 30: Museo de Arte Moderno y parte inicial, junto al centro de la ciudad, del aterramiento destinado a hacer más fácil y rápida la vinculación de la zona sur con el centro de Río. Urbanizado en el gobierno de Carlos Lacerda (1960-1965). Foto de Haydée M. de Oliveira (1990).

[14] A. P. Freitas Filho, «A industrialização no Rio de Janeiro: 1930-1945», Universidade Federal Fluminense, Nitéroi, 1986 (tesis de Maestría).

que de Caxias, São João de Merití, Nova Iguaçu, Nilópolis, São Gonçalo, Niterói, Magé e Itaboraí. Esto condujo a lo que se llamó el vaciamiento de Río de Janeiro: en términos del área metropolitana, sin embargo, se trata de una reacomodación dentro de lo que es básicamente una misma enorme aglomeración. El estado de Guanabara, en 1970, tenía 3.200 establecimientos industriales y 200.000 obreros y concentraba el 9,4 por cien del valor de la producción industrial de Brasil y el 9,6 por cien de la mano de obra industrial. En cuanto al valor de la producción, predominaban los alimentos, las producciones gráficas y de edición, la industria mecánica, la industria química y de medicinas, los textiles. Era importante la producción de máquinas, material para oficinas, cigarrillos y cerveza, productos de harina de trigo, telas de algodón y de fibras artificiales.

El siglo XX vio la transición, desde 1920, de una estructura de empleos dominada por la industria a una donde predominan los servicios. En el censo de 1970, la agropecuaria y las actividades extractivas ocupaban el 1,8 por cien de la población económicamente activa del estado de Guanabara, el sector secundario (industrias de transformación) el 20,2 por cien y el sector de servicios el 78 por cien.

Concentrando entonces el 4,6 por cien de la población brasileña, dicho estado hacía, sin embargo, el 19 por cien de las ventas al por mayor y el 13 por cin de las ventas al por menor y entraba con el 20 por cien de los ingresos nacionales en el área de servicios. Su diversificación y volumen en el comercio y servicios —el sector terciario— derivan en gran parte de haber sido hasta 1960 a la vez ciudad capital y la más grande de Brasil. El comercio de Río tenía clientes en otros estados, en especial Río de Janeiro (entonces un estado distinto), Minas Gerais, Espírito Santo y Bahía. Pero con el avance de la industria en São Paulo, Río no pudo conservar el puesto de principal centro de distribución de productos manufacturados, aunque se mantiene como principal puerto importador. El sector de servicios —todavía muy importante— sufrió el impacto negativo de la pérdida de *status* de capital, en especial en el sector de servicios administrativos. Sea como fuere, la ciudad tiene una cantidad impresionante de hoteles, agencias bancarias, hospitales, etc.

Una de las caracterísiticas de la economía de Río en los últimos años es un sistema productivo con serios desequilibrios y lagunas, y la crisis persistente de sectores —construcción naval, metalurgia— que pesan mucho en su estructura industrial. Estas cuestiones suelen hoy día ser tra-

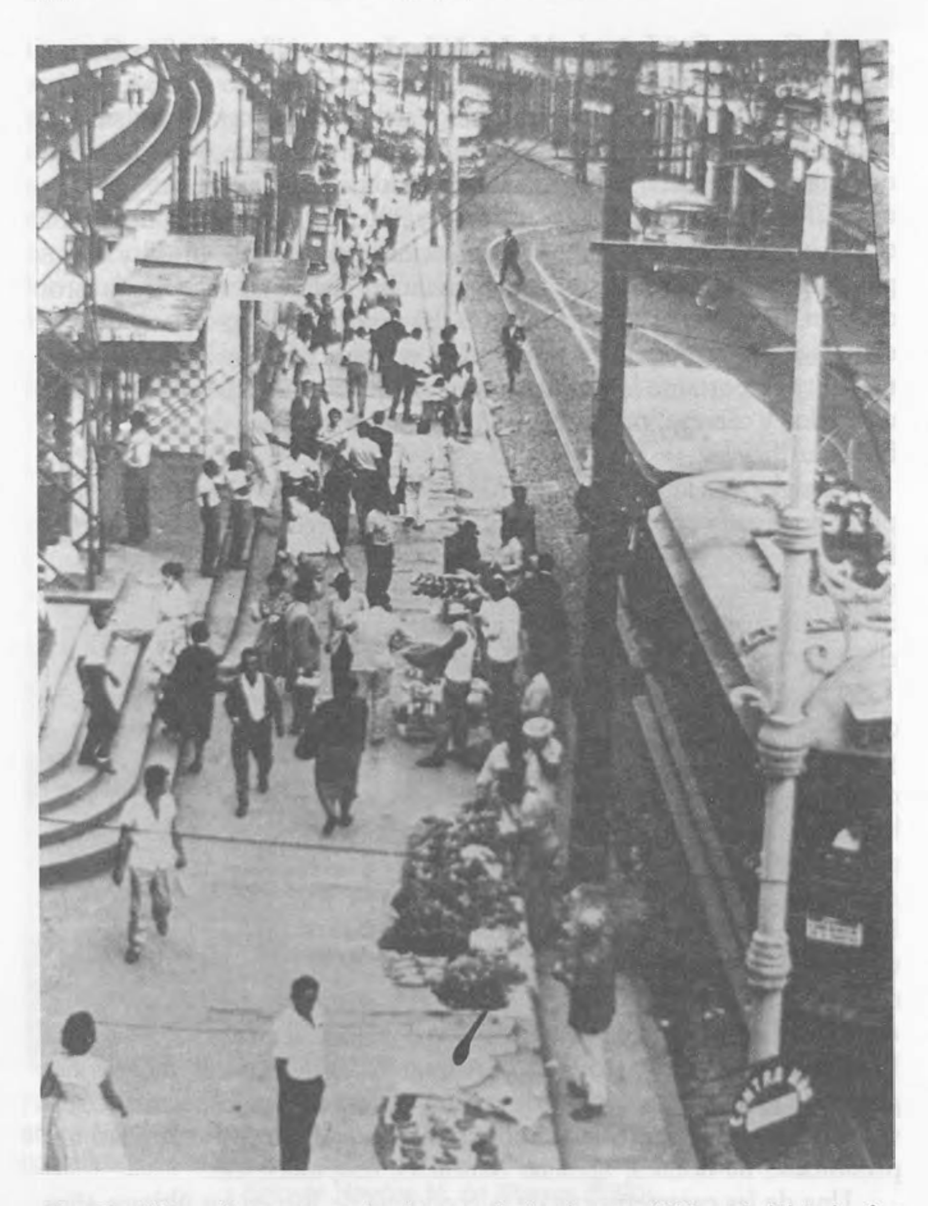


Fig. 31: El tranvía, cuyas redes fueron eliminadas en 1963 casi del todo, fue uno de los elementos centrales en la expansión del espacio urbano de Río de Janeiro desde el siglo pasado. Foto del *Jornal do Commercio,* 1959. *Nosso século,* Abril Cultural, São Paulo, 1980, vol. 3, p. 155.



Fig. 32: Ferrocarril de don Pedro II, más tarde Central de Brasil, el primero en instalarse en la zona urbana de Río de Janeiro y el más importante en la expansión de los suburbios de la ciudad desde el siglo XIX. Foto de Haydée M. de Oliveira (1990).



Fig. 33: En la actualidad, los autobuses constituyen el transporte colectivo más importante en Río de Janeiro (80 por cien de los pasajeros). La foto muestra la avenida Presidente Vargas. Foto de Haydée M. de Oliveira (1990).



Fig. 34: La opción de las autoridades por el transporte en coches y autobuses se materializa en grandes viaductos y pasos elevados. Éste es el más antiguo: la avenida Perimetral, en el centro de Río de Janeiro (1960). Foto de Haydée M. de Oliveira (1990).



Fig. 35: La red de trenes metropolitanos, cuya construcción empezó en 1968, no se ha extendido mucho todavía. Foto de Haydée M. de Oliveira (1990).



Fig. 36: La *favela* o barriada del cerro de Providência existe desde 1897 y es una de las más antiguas de Río de Janeiro, estando ya muy urbanizada. Foto de Haydée M. de Oliveira (1990).



Fig. 37: La plaza (en portugués *largo)* de Carioca, una de las muchas concentraciones de vendedores callejeros —ilegales en su mayor parte— en el centro de Río de Janeiro. Foto de Haydée M. de Oliveira (1990).

tadas en conjunto con todo el estado de Río de Janeiro, debido a la fusión ocurrida en 1975. Algunos autores creen que una de las salidas para Río podría ser el aprovechamiento más racional de su concentración universitaria y tecnológica en el sentido del desarrollo de la informática, la química fina, la industria naval sofisticada y –aprovechando también los numerosos servicios– el turismo (siendo la ciudad la atracción más grande del país en materia turística).

Lo más visible en los últimos años, en función de dificultades económicas muy profundas y la consecuente merma de los empleos disponibles en la economía legal, es el enorme aumento de la economía informal, llamada paralela o subterránea, y que incluye actividades ilegales diversas (juegos de azar, comercio de drogas) y una cantidad increíble de vendedores callejeros –sin permiso en su mayor parte–. Se calcula que hay unos 400.000 vendedores callejeros en la ciudad. En ciertas calles la cantidad de ese comercio es tal que se vuelve difícil transitar por las aceras. Las autoridades dudan entre la tolerancia, los intentos de control (ineficaces) y la represión. Ocurren también esporádicamente conflictos entre el comercio formal y esos comerciantes informales. Tales conflictos llevaron a saqueos y depredaciones de tiendas en Madureira –importante subcentro comercial– y a protestas de los dueños de las tiendas, apoyados por la asociación comercial local, en 1982 y 1990. Pero el problema existe en muchas otras regiones de la ciudad (centro, Tijuca, Copacabana). Algunos de los vendedores callejeros son en realidad agentes de las tiendas, que así pueden realizar una parte de sus ventas sin pagar impuestos. El comercio callejero se ha sofisticado mucho en los últimos años, siendo frecuente que venda productos electrónicos importados, introducidos en el país por contrabando. El actual prefecto, Marcello Alencar, decidió cerrar el Departamento de Control creado para ese comercio, y que era ineficiente y corrupto. La represión –esporádica– se hace hoy día por los órganos administrativos municipales y las policías militar y civil. Por otra parte, la municipalidad planea reurbanizar diversos espacios del centro de la ciudad –inclusive el *largo* o plaza de Carioca– con la finalidad de evitar la ocupación desordenada del espacio urbano, y en ciertos casos abrir a los vehículos algunas de las calles de peatones, donde se concentra en especial el comercio callejero ilegal. Estos proyectos deberán llevarse a cabo hasta 1992.

Sociedad y movimientos sociales

En los primeros años del siglo XX, los movimientos populares en la ciudad presentaban un nivel bajo de organización y eran similares a los del siglo XIX. El más importante fue la llamada «revuelta de la vacuna», de 1904, según José Murilo de Carvalho un movimiento defensivo, fragmentado y desorganizado de protesta popular[15].

Junto a otras razones de descontento –en parte vinculadas a la reforma urbana de Pereira Passos–, la agitación política y popular en contra de las medidas de salud pública ganó importancia desde marzo de 1904. En realidad, hubo tres movimientos paralelos, cuyo punto común era la oposición al gobierno. Su reunión formó la «revuelta de la vacuna», la cual no fue, por tanto, un único hecho.

El primer movimiento, del 12 al 15 de noviembre, fue el de las masas populares, que sufrían el desempleo y se veían afectadas por las medidas de reforma urbana. Reaccionaron entonces en contra de las arbitrariedades de los médicos del Servicio de Higiene y oponiéndose al derecho que el Estado declaraba tener de vacunar a las personas aunque no lo quisieran. Oswaldo Cruz fue abucheado en público, se quemaron tranvías, se destruyeron lámparas de iluminación pública y se cortaron cables del servicio telefónico. Tuvieron lugar choques con la policía en diversas calles en varias partes de la ciudad.

El segundo movimiento fue el de políticos de la oposición que, con el apoyo de los positivistas y de elementos vinculados a los obreros, hablaron en público en contra de la vacuna obligatoria y del gobierno, en favor de la libertad individual y la «libertad del cuerpo humano». Al terminar los mítines se daban depredaciones y manifestaciones callejeras.

El tercer movimiento, también positivista, partió de algunos militares y alumnos de la Escuela Militar (en la playa Vermelha), decididos a un golpe de Estado que tendría lugar el 15 de noviembre (día de la proclamación de la República). Pero el gobierno pudo sofocar la rebelión. El Congreso decretó el estado de sitio por treinta días y el presidente de la República mandó cerrar la Escuela Militar.

Por esa época ya empezaba a extenderse el movimiento de industrialización que daría a la sociedad de Río de Janeiro un perfil más ne-

[15] J. M. de Carvalho, *Os bestializados. O Rio de Janeiro e a República que não foi*, Companhia das Letras, São Paulo, 1987, cap. IV.

tamente capitalista. En función de esto, en ese período surge y se desarrolla en la ciudad el movimiento obrero y, más en general, movimientos populares con niveles crecientes de organización, al principio muy marcados por el anarquismo y el anarcosindicalismo. Éste es un tema muy arriesgado, lleno de controversias y que escapa del todo a nuestra especialidad, por lo cual no queremos pronunciarnos al respecto. Señalemos, sin embargo, que en una tesis reciente Carlos Fico constató, para los años que van hasta 1936, la incidencia de variadas manifestaciones populares —huelgas, mítines, insurrecciones, conflictos, declaraciones—, mostrando que fueron mucho más numerosos en el Distrito Federal (el centro urbano e industrial más grande del país en aquel entonces) de lo que se creía y que en ciertos casos la historiografía sobre el tema ha subestimado bastante los niveles de conciencia y organización de los movimientos sindicales y otros[16].

El autor mencionado estudió más en detalle los movimientos vinculados a la carestía de alimentos y al abastecimiento de la ciudad. En el siglo XX, el suministro de víveres a Río de Janeiro se convirtió en un problema más grave que en el pasado, puesto que la aglomeración urbana había aumentado mucho, y los factores de escasez apuntados en capítulos precedentes no desaparecieron, si no que incidieron con más fuerza. Esto llevó a que el gobierno tratase de intervenir directamente en este sector de la economía, creando en junio de 1918 el Comisariado de alimentación pública. Esta medida inauguró una serie de intervenciones gubernamentales y la aparición sucesiva de diversos órganos estatales, en un intento de darle solución al problema del suministro, hasta llegar —sólo en 1950-1974— a una planificación orgánica y explícita sobre ello, como lo han mostrado Maria Yedda Linhares y Francisco Carlos T. de Silva[17].

La historiografía de la sociedad de Río de Janeiro ha cambiado mucho en tiempos recientes, en especial por lo que hace a la última década del siglo pasado y comienzos del siglo XX, con la utilización de fuentes de nuevo tipo o nuevos enfoques. Eduardo Silva estudió las cartas enviadas por lectores populares del *Jornal do Brasil,* un gran periódico de Río, en la primera década de este siglo, con la finalidad de identificar

[16] C. Fico, tesis citada.

[17] M. Y. L. Linhares y F. C. T. da Silva, *Histórica política do bastecimento,* Edições Binagri, Brasilia, 1979.

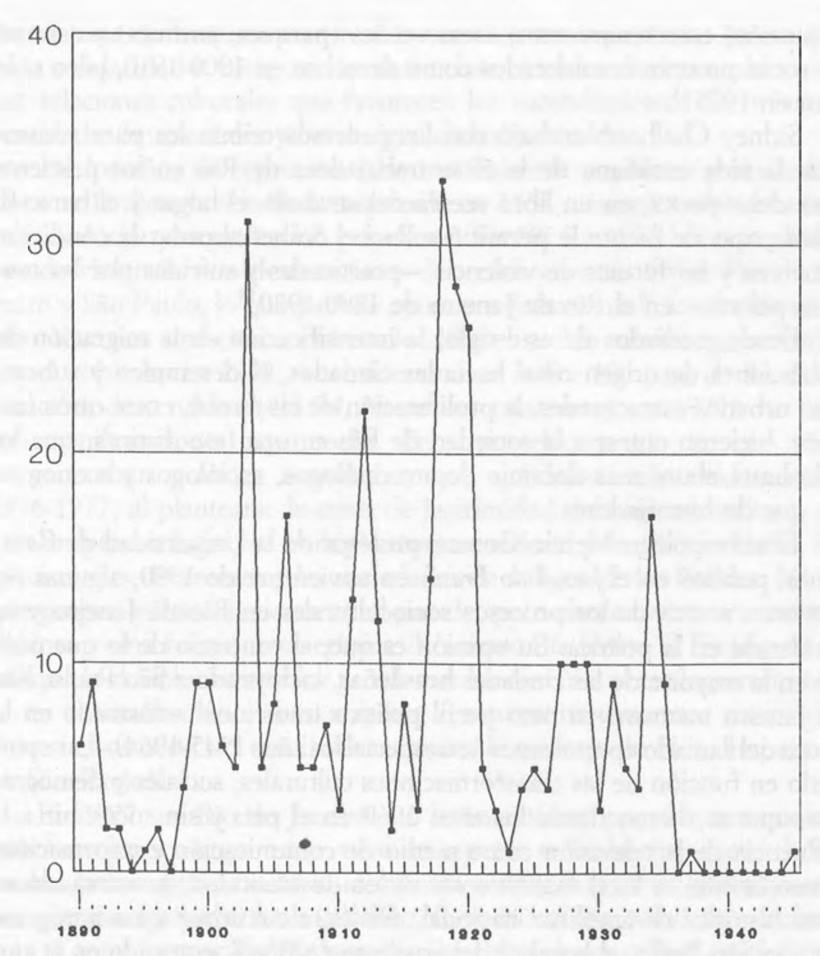


Fig. 38: Incidencia de manifestaciones sociales de tipo popular en el Distrito Federal, 1890-1945. Carlos Fico, «Cidade capital. Abastecimiento e manifestações sociais no Rio de Janeiro, 1890-1945», Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1989 (tesis), anexo n.° 6.

las principales quejas respecto de los problemas urbanos. Constató, al comparar las quejas de 1900-1910 con las de 1975, la coincidencia en la frecuencia mayor de dos temas o problemas —la seguridad, por una parte, por otra salud y limpieza públicas—, pero por supuesto también halló muchas diferencias, en especial el hecho de que asuntos como

educación, entretenimientos, áreas verdes (parques, jardines) y asistencia social no eran considerados como derechos en 1900-1910, pero sí lo eran en 1975[18].

Sidney Chalhoub trabajó con los procesos criminales para reconstruir la vida cotidiana de la clase trabajadora de Río en los primeros años del siglo XX, en un libro acerca del «trabajo, el hogar y el bar». El mismo tipo de fuente le permitió a Rachel Soihet abordar la condición femenina y las formas de violencia –practicadas y sufridas por las mujeres pobres– en el Río de Janeiro de 1890-1920[19].

Desde mediados de este siglo, la intensificación de la migración de poblaciones de origen rural hacia las ciudades, el desempleo y subempleo urbanos estructurales, la proliferación de las *favelas,* entre otros factores, hicieron entrar a la sociedad de Río en una fase distinta, que ha sido hasta ahora más dominio de antropólogos, sociólogos y economistas que de historiadores.

El antropólogo Mercio Gomes, profesor de la Universidad de Campinas, publicó en el *Jornal do Brasil,* en noviembre de 1990, algunas reflexiones acerca de los procesos socioculturales en Río de Janeiro y su incidencia en la política. Su opinión es que, al contrario de lo que ocurre en la mayoría de las ciudades brasileñas, incluyendo a São Paulo, Río de Janeiro mantuvo su neto perfil político tradicional –formado en la época del llamado «populismo» (en especial los años 1945-1964)–, sin perderlo en función de las transformaciones culturales, sociales y demográficas que se dieron desde los años 1960 en el país y sin sucumbir a la influencia de la televisión como medio de comunicación e información. Como la cultura local mantuvo su núcleo de identidad, preservando su línea histórica de amplitud nacional, ella logra culturizar a los inmigrantes. En São Paulo, el hombre del nordeste de Brasil, entrando en la ciudad como inmigrante, no se siente integrado en la cultura local. En Río, existen canales de relación adecuados a una adaptación sociocultural, ya sea en una *favela,* un suburbio o un barrio. La cultura básica, tanto en lo cotidiano como en movimiento rituales colectivos, es compartida y vivida por los trabajadores y la clase media. No existe, como en otras ciu-

[18] E. Silva, *As queixas do povo,* Paz e Terra, Río de Janeiro-São Paulo, 1988.

[19] S. Chalhoub, *Trabalho, lar e botequim;* R. Soihet, *Condição feminina e formas de violência. Mulheres pobres e ordem urbana 1890-1920,* Forense Universitária, Río de Janeiro, 1989.

dades, una dicotomía intransferible entre centro y periferia. No es que haya solidaridad o composición entre clases sociales distintas, pero existen relaciones culturales que favorecen los entendimientos entre las diversidades horizontales y las desigualdades verticales.

De los años de represión a los movimientos populares y sindicales, durante la dictadura militar empezada en 1964, emergieron nuevas formas de lucha y organización populares. En 1974 y 1976 hubo explosiones de violencia, con destrucciones de trenes y autobuses en Río de Janeiro y São Paulo, lo que parecía apuntar a formas tradicionales de reacción ante una situación social intolerable (el sueldo mínimo garantizado por el gobierno en 1940, si consideramos el índice 100 para el año de su creación, descendió a sólo 54, en valores constantes, en 1974): no fueron manifestaciones organizadas. Pero, por el contrario, en esos años se generaban grandes novedades, que quedaron más evidentes en 1976-1977, al plantearse la crisis de legitimidad del régimen militar.

En primer lugar, se multiplicaron en todo el país, Río inclusive, las asociaciones de vecinos y las sociedades de amigos de los barrios. No es que grupos así no existieran en el pasado, pero ahora tenían un carácter distinto y una fuerte característica de autonomía frente al Estado en su búsqueda de soluciones a los problemas locales. Y a veces lograron unirse en reivindicaciones más amplias o aun en movimientos nacionales (como el caso de un movimiento contra la carestía de vida, empezado en São Paulo).

En 1977, en Río de Janeiro, un levantamiento popular, aunque espontáneo y poco organizado, tuvo un aspecto radicalmente nuevo: la revuelta de los obreros ocurrió en sus sitios de trabajo, con reivindicaciones precisas apoyadas en la rebelión. Renacía así el movimiento sindical, ante la total incapacidad de penetración del régimen militar en el sector obrero, pese a intentos burocrático-asistenciales. Las nuevas estructuras económicas de Brasil le habían dado una importancia muy grande a los trabajadores de sectores como la producción de automóviles, la siderurgia, la metalurgia y fabricación de máquinas, las industrias del petróleo, y también a los asalariados de clase media. El «nuevo sindicalismo», generado en primer término en la periferia de la región metropolitana de São Paulo, tuvo una gran ligazón con el sector progresista de la Iglesia católica (pastoral obrera), como de hecho también sucedió en el caso de las asociaciones de vecinos de los barrios.

Este sindicalismo nuevo se apoyó en las comisiones de fábrica, per-

mitiendo un movimiento obrero más fuerte en las mismas unidades de producción que en el pasado, y nació marcado –de nuevo, como las asociaciones de vecinos– por un gran sentimiento de su autonomía, rehusando el control estatal que había sido muy típico de los sindicatos de la fase «populista». La oleada de huelgas de 1978-1979 –principalmente en los sectores más modernos de la industria, la construcción civil y los servicios– fortaleció al nuevo sindicalismo, el que sirvió de base al surgimiento del Partido de los Trabajadores –una novedad de peso en la política nacional–, organizado en 1980, después de la amnistía de 1979[20].

La vida cultural

Durante todo el siglo XX, Río de Janeiro ha sido un gran centro de enseñanza. Es dudoso que hoy día mantenga el primer puesto en este sector –en términos universitarios, en el conjunto sin duda lo perdió en favor de São Paulo–; pero dicho papel fue suyo durante la mayor parte del siglo, lo que estuvo muy vinculado a su *status* de capital de la República hasta 1960.

Desde la primera Constitución republicana, a los municipios les toca la responsabilidad de la enseñanza primaria. En 1922, en las escuelas primarias de la municipalidad de Río estudiaban 39.976 niños; 10.000 estudiantes seguían estudios primarios, secundarios y técnicos en colegios privados. Funcionaban, además, la Escuela Nacional, el Colegio Pedro II (con 60 alumnos), las instituciones militares de enseñanza y diversas escuelas de nivel universitario. En 1969-1970 había en el estado de Guanabara 533.456 estudiantes en las escuelas primarias, 306.247 en las secundarias y 55.257 en las cinco universidades con que contaba entonces la ciudad y en otras instituciones de enseñanza superior.

La condición de capital siguió concentrando en la ciudad, como ya ocurría en el siglo XIX, una cantidad muy grande de bibliotecas, museos y sedes de instituciones culturales de ámbito nacional, además de teatros, cines y numerosos periódicos.

Gran centro cultural cosmopolita, Río vivio muy intensamente todas

[20] Nos basamos en S. R. de Mendoça y V. M. Fontes, *História do Brasil recente. 1964-1980,* Ática, São Paulo, 1988, pp. 666-78.

las etapas de la historia intelectual de Brasil en este siglo, compartiendo con São Paulo las principales iniciativas. La participación *paulista* en la emergencia del modernisno en la cultura nacional (Semana de Arte Moderna de 1922) fue más importante que la de Río de Janeiro. Se decía en la época que Río era más internacional, pero São Paulo más moderno.

Los problemas de lo que podría ser una «cultura nacional» específica y de la construcción de la nación pasaron del siglo XIX a éste, pero sufrieron grandes cambios de perspectiva, en especial cuando, después de la revolución de 1930 y todavía más con el inicio de la dictadura del *Estado Novo* (1937), el poder estatal desarrolló en forma clara un proyecto de control de los valores y mentalidades, y los medios de acción para implementarlo. El agente principal de ello fue el Ministerio de Educación y Cultura, bajo el ministro Gustavo Capanema (1934-1945), el cual reunió alrededor suyo a los modernistas, los militantes de Acción Católica y los defensores de una reforma en profundidad de la enseñanza («escuela nueva»). Capanema pudo contar con nombres de gran peso en la cultura nacional: el escritor modernista Mário de Andrade, el arquitecto Lúcio Costa, el periodista y líder católico Alceu de Amoroso Lima, el poeta Carlos Drummond de Andrade, el pedagogo Anísio Teixeira y el compositor Heitor Villa Lobos, entre otros.

Muchos de los intelectuales de entonces —los modernistas especialmente— intentaron llevar a cabo una producción cultural nacionalista, la cual, aunque erudita, buscaba ahondar sus raíces en el folclore. Tales artistas y escritores con frecuencia se consideraban autorizados a hablar en nombre de la nación o del conjunto de la sociedad. Se usaba mucho la expresión «cultura popular» o «cultura brasileña», y se trataba de una actividad intelectual apoyada mucho más en los recursos del Estado que en el mercado.

Fue también en ese período (1942) cuando, por primera vez, se trató de imponer un modelo único de enseñanza secundaria a todo el país. Por supuesto, la ciudad capital fue su centro de irradiación.

Estas tendencias culturales se debilitaron después de 1945, época más abierta a las influencias internacionales, con la disminución de la ideología nacionalista en materia cultural. La preocupación por el desarrollo y la influencia de la CEPAL (Comisión Económica para América latina) llevó en 1955 a la creación del Instituto Superior de Estudios Brasileños por el Ministerio de Educación y Cultura.

Pocos años más tarde, con la pérdida de la condición de capital po-

lítica del país, empezó el largo proceso de disminución del peso de Río en la vida intelectual nacional, acelerado por haber sido —con São Paulo— la ciudad más golpeada por la represión a los intelectuales después de 1964. La disminución de los recursos públicos para las actividades culturales les fue fatal a intelectuales acostumbrados a depender del Estado para financiarse, en un país en donde las empresas apenas tienen la costumbre de actuar en el sector.

En cuanto a las grandes fiestas y manifestaciones de cultura popular, el carnaval —casi un símbolo de Río— ilustra sobre todo dos cosas. En primer lugar, lo que se podría llamar la vuelta de la cultura negra a Río de Janeiro. La ciudad se había vaciado de esclavos después de 1850, pero recibió a fuertes contingentes de negros del interior desde la abolición de la esclavitud en 1888 y con ocasión de las migraciones hacia Río en el siglo XX. En segundo lugar, en las décadas más recientes, constiuye un buen ejemplo, en cuanto a un punto específico, de las ideas de Henri Lefèbvre acerca de que el «valor de uso» de la ciudad, propio de la urbe preindustrial, en la ciudad capitalista es sustituido por el «valor de cambio». El carnaval se fue transformando en un gran acontecimiento turístico vendido a precios altos y organizado —moviendo sumas de dinero increíbles— cada vez más en función de los extranjeros que afluyen a Río en el verano. En consecuencia, perdió mucho de su carácter espontáneo para convertirse en un gran espectáculo; de año en año se puede constatar que la calidad de las músicas del carnaval va bajando en originalidad y auténtico sabor popular. Por otra parte, la importancia del carnaval hecho en las calles —y que podía a veces fungir como sátira social y protesta— fue superada por los bailes en ambientes cerrados, en el pasado un carnaval elitista y limitado a ciertos sectores sociales de altos ingresos.

El carnaval ha sido más analizado, hasta la fecha, por los antropólogos, aunque la historiadora Rachel Soihet lleva a acabo una investigación sobre el tema. La misma autora ha redactado recientemente un trabajo sobre otra fiesta popular importante en Río de Janeiro, la de Nuestra Señora de la Peña —que transforma la iglesia de esta santa, situada en la cumbre de un cerro del barrio de Penha, en la zona norte de Río, en un centro de romería y diversiones todos los años, en octubre— en el período 1890-1920. Como le pasó al carnaval ya a mediados del siglo XIX, a comienzos del siglo actual la que había sido una fiesta religiosa de raíces portuguesas se mezcló con elementos culturales negros,

los cuales predominaron después. En la acción policial frecuente en contra de los elementos populares y negros que participaban en la fiesta, la autora descubre una represión que es también cultural. Rachel Soihet estudia la influencia recíproca de los aspectos de ls cultura dominante y de la cultura popular, en una fiesta que atraía a participantes de todas las clases sociales, mediante la noción de «circularidad de la cultura», desarrollada por Mikhail Bakhtin y posteriormente por Carlo Ginzburg[21].

[21] R. Soihet, *Um ensaio sobre resistência e circularidade cultural: a festa da Penha (1890-1920),* Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1990.

los cuales predominantemente [illegible]. En la [illegible] policial [illegible] en con[illegible] de las [illegible] populares [illegible] en la fiesta de [illegible] autora [illegible] una [illegible] cultural, Rachel Soihet [illegible] subraya la influencia recíproca de los aspectos de la cultura dominante y de la cultura popular en una fiesta que atrae a participantes de todas las clases sociales, mediante la noción de «circularidad de la cultura», desarrollada por Mikhail Bakhtin y posteriormente por Carlo Ginzburg.

En cuanto a las grandes fiestas y manifestaciones de cultura popular, el carnaval —casi un símbolo de Río— ilustra sobre todo dos cosas. En primer lugar, lo que se podría llamar la vuelta de la cultura negra a Río de Janeiro. La ciudad se había vaciado de esclavos después de 1850, pero recibió a fuertes contingentes de negros del interior desde la abolición de la esclavitud en 1888 y con ocasión de las migraciones hacia Río en el siglo XX. En segundo lugar, en las décadas más recientes, constituye un buen ejemplo, en cuanto a un punto específico, de las ideas de Henri Lefebvre acerca de que el valor de uso de la ciudad, propio de la urbe preindustrial, en la ciudad capitalista es sustituido por el valor de cambio. El carnaval se fue transformando en un gran acontecimiento turístico vendido a precios altos y organizado —incluyendo sus [illegible] de diseño [illegible]— cada vez más en función de los extranjeros que afluyen a Río en el verano. En consecuencia, perdió mucho de su carácter espontáneo para convertirse en un gran espectáculo; de ahí en ello se puede constatar que la calidad de las músicas del carnaval ha bajado en originalidad y auténtico sabor popular. Por otra parte, la importancia del carnaval hecho en las calles —y que podía a veces fungir como sátira social y protesta— fue superada por los bailes en ambientes cerrados, en el pasado un carnaval elitista y limitado a ciertos sectores sociales de altos ingresos.

El carnaval ha sido casi analizado, hasta la fecha, por los antropólogos, aunque la historiadora Rachel Soihet llevó a acabo una investigación sobre el tema. La misma autora ha redactado recientemente un trabajo sobre otra fiesta popular importante en Río de Janeiro, la de Nuestra Señora de la Peña —que transforma la iglesia de esta santa, situada en la cumbre de un cerro del barrio de Penha, en la zona norte de Río, en un centro de romería y diversiones todos los años, en octubre— en el periodo 1890-1930. Como le pasó al carnaval ya a mediados del siglo XX, [illegible] a [illegible] gunas de ellas [illegible]

[illegible] R. Soihet, [illegible] (1890-1930) [illegible] Río de Janeiro, [illegible] 1989.

IX

LOS PROBLEMAS DE RÍO DE JANEIRO EN LA ACTUALIDAD Y LA CIUDAD DEL FUTURO (1990-2000)

PRINCIPALES PROBLEMAS DE LA CIUDAD

El crecimiento urbano explosivo no es, desde luego, un problema específico de Río, de Brasil o de América Latina. Se trata de un problema universal. Al crecer las ciudades en forma demasiado rápida, las grandes metrópolis acumulan presiones de diversos tipos —uso del suelo, contaminación ambiental, necesidad de ampliación acelerada de los servicios urbanos (transporte, vivienda, salud pública, educación, abastecimiento de agua y electricidad, alcantarillado de aguas negras, etc.)— que las administraciones no logran satisfacer en el mismo ritmo de crecimiento de la demanda: de ahí surgen crisis urbanas de solución compleja, ya que en casi todos los casos dicha solución implica un planeamiento difícil (y marcado por el conflicto de intereses y concepciones) y gastos extremadamente altos, por no mencionar que, con mucha frecuencia, la respuesta a un problema dado crea nuevos problemas imprevistos o tiene incluso efectos no deseados.

Es cierto, sin embargo, que la intensidad en que las presiones se manifiestan, y la medida en que pueden resolverse, se presentan en forma muy distinta en países como los de Europa occidental y Estados Unidos, por una parte, o los de América Latina, por otra. En el primer caso, el énfasis suele recaer en cuestiones de planeación y la preocupación con los efectos del crecimiento urbano acelerado sobre el medio ambiente; la cuestión social existe, pero no es tan aguda y en general afecta a una proporción mucho menos grande de la población. En el segundo caso, aunque también se reconocen problemas ambientales y de planeación, lo que está en el centro de todo son cosas como la migración rural-ur-

bana incontrolable, los abismos sociales y aun la miseria absoluta, vinculados a un proceso de enorme concentración de la riqueza y los ingresos.

Brasil, que tenía en 1950 sólo un 35 por cien de su población en las ciudades, en 1980 tenía ya un 65 por cien viviendo en ellas. Un informe reciente del Banco Mundial muestra que, entre 1981 y 1987, años de grandes dificultades económicas para el país, el número de pobres en Brasil pasó de 23 a 33 millones: ¡un aumento del 43 por cien en poquísimos años! La ciudad de Río y su área metropolitana tienen alrededor de 3 millones de pobres en 11 millones de habitantes, y la miseria absoluta alcanza a 1,3 millón de personas. Empero, los indicadors son claros en demostrar que es en las zonas rurales y en el nordeste del país donde la pobreza alcanza los niveles más graves. La propiedad rural tradicionalmente paga muy pocos impuestos en Brasil, no hay presión sobre el latifundio —de hecho, recibe muchos incentivos en nombre de la necesidad de apoyar a la producción de alimentos—, y según los mismos datos oficiales la tierra está concentrada a niveles que parecen increíbles. Los terratenientes lograron más una vez, en la preparación de la Constitución de 1988, impedir la incorporación al texto constitucional de medidas tendentes a volver más fácil una reforma agraria: ésta fue, por lo menos, una batalla legal y visible, mas la violencia y la ilegalidad son rasgos desdichadamente muy presentes en el agro brasileño. Esto significa, en resumen, que la migración del nordeste hacia el sureste, y del campo hacia las ciudades, sigue sucediendo; nada indica que cesará en el futuro previsible.

En tales condiciones, la urbanización —en Río y en las demás ciudades— se da en forma rápida, caótica, causante de una deterioración acelerada del medio ambiente y muy marcada por la formación de *favelas* o barriadas en las que la pobreza, la inexistencia o precariedad de los servicios urbanos básicos y la inseguridad del acceso a la tierra crean situaciones sociales explosivas. La ciudad no ofrece empleos estables a la mayoría de los que llegan a ella, lo que lleva al desempleo y subempleo masivos. Según un dato reciente, casi 30 millones de personas en Brasil (alrededor del 20 por cien de la población total del país) trabajan en la llamada economía sumergida o paralela, esto es, fuera de los circuitos legales, controlados y generadores de impuestos de dicha economía.

En los términos en que la cuestión ha sido enfocada hasta aquí, no

se percibe todavía en qué consiste la especificidad que puedan tener los problemas urbanos de río en cuanto a su origen o sus características propias. De hecho, podríamos seguir acumulando analogías con las dificultades (y sus explicaciones) que son generales en las ciudades del país. Por ejemplo, fue una elección política en todo Brasil la de apoyar desde mediados de este siglo, en forma prácticamente exclusiva, el transporte en coches privados y en autobuses, lo que trajo el rápido deterioro de los transportes colectivos de gran capacidad, como los trenes, o de capacidad mediana, como los tranvías.

La especificidad de Río consiste en que, en su calidad de capital del imperio y después de la República, la ciudad, si por una parte carecía de autonomía político-administrativa real, por otra se beneficiaba de un desvío hacia ella de recursos creados en otras partes del país y que se invertían en su administración, sus finanzas, su economía. A mediados del siglo XX, la dinámica intrínseca de la economía de Río de Janeiro y su región estaba ya debilitada, y la comparación con São Paulo le sería desfavorable en muchos puntos. Pero la condición de capital garantizaba a la ciudad una prosperidad única entre los centros urbanos brasileños, frenaba un eventual deterioro más grave de la economía, retenía en Río a muchas empresas que en otras condiciones la habrían ya dejado, y hacía que Río siguiera siendo el centro financiero y cultural del país (ver las figuras 39 a 42). Esta situación cesó en 1960 con el traslado de la capital a Brasilia. El impacto no tardó en notarse: muchas empresas que necesitaban estar próximas al centro del poder se fueron y se dio con rapidez un vaciamiento creciente de la vida cultural —que pasó a contar con recursos muy inferiores a los del pasado— y del sector financiero.

Dicho impacto, aun así, no fue tan grave en 1960 como el que se dio en 1975, al efectuarse la fusión de la ciudad-estado de Guanabara —el antiguo Distrito Federal— con el estado de Río de Janeiro. Las consecuencias fueron principalmente de dos tipos: una merma radical de los recursos disponibles para administrar la ciudad (probablemente del 50 por cien en términos globales) y una división de tareas y responsabilidades del Estado y municipales en la ciudad misma que es una invitación al caos (sobre todo cuando ambas administraciones —la del Estado y la municipal— son políticamente opuestas entre sí). Vimos en el capítulo precedente que no es una exageración afirmar que, en la decisión de la fusión —tomada por un gobierno militar autoritario que no con-

sultó a las poblaciones afectadas ni al Congreso nacional— y en el tratamiento dado desde entonces al estado y a la ciudad de Río de Janeiro por los gobiernos de Brasilia, hubo el deseo claro de castigar a un centro nacional de oposición; un centro, además, muy importante en la formación de la opinión nacional. Pese a las dificultades económicas indudables que Brasil atraviesa, la diferencia en la actitud ante las reivindicaciones de Río de Janeiro y otras partes del país, la ausencia de grandes

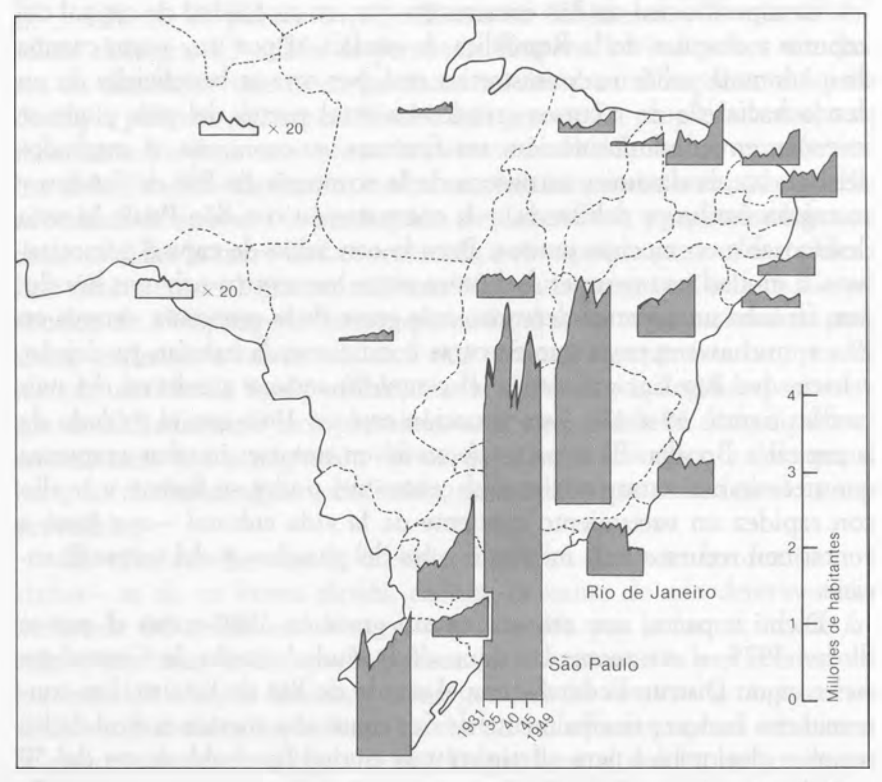


Fig. 39: Variaciones de la superficie cultivada por estados brasileños, 1931-1949. Pese a los efectos de la crisis de 1929 y la depresión de la década de 1930, la agricultura de São Paulo (SP) se nota más dinámica que la del estado de Río de Janeiro, entorno geográfico de la ciudad de Río. Pero las figuras siguientes permitirán constatar la importancia persistente de la ciudad de Río, todavía capital de Brasil. Charles Morazé, *Les trois âges du Brésil,* Armand Colin, París, 1954, p. 109.

obras financiadas por el gobierno federal en la ciudad desde 1974, las promesas hechas por Brasilia en 1974 (al imponer la fusión) y nunca cumplidas, son cosas que resultan objetivamente muy evidentes.

La pérdida de recursos para la administración de la ciudad y la mala voluntad sistemática que le valió su oposición al gobierno central del país ocurrieron en una época de intensificación de las migraciones hacia Río; una época, por tanto, de crecimiento acelerado de la urbe y multiplicación exponencial de sus necesidades y problemas. En ese contexto, un caos urbano se volvía bastante fácil de predecir en Río de Janeiro.

Así las cosas, sería sin embargo equivocado creer que los problemas de Río son principalmente económicos, financieros o aun técnicos en su origen. Son, de hecho, políticos en lo esencial. La cuestión del poder, a todos los niveles, es la decisiva. Se trata de una cuestión con aspectos múltiples, unos más visibles que otros.

Una de las razones del fracaso de todos los intentos de planeación urbana global y de muchos planes sectoriales en Río de Janeiro reside en que muchas de las variables intervenientes en dichos planes escapan casi del todo al control del poder municipal o del Estado, ya que tienen que ver con decisiones y políticas determinadas de crecimiento económico y prioridades para el país entero.

Un buen ejemplo es el de los transportes colectivos. Río cuenta con un plan global de transportes colectivos —por cierto que elaborado, en lo esencial, a partir de la priorización, inadecuada desde el punto de vista social, de los autobuses y coches, algo muy difícil de cambiar— hace unos veinticinco años. Dicho plan incluye la construcción de una red de trenes metropolitanos, la *línea roja* (duplicación de la avenida Brasil a lo largo de 20 km) y la *línea amarilla* (vinculación del nuevo barrio de Barra de Tijuca, en el sur, cuyo acceso por carretera presenta siempre grandes niveles de saturación, a la isla de Fundão, cerca de la avenida Brasil). El metropolitano empezó a construirse en 1968 y no pasó hasta la actualidad de 16 ó 17 km, además de no lograr ni en el tramo ya construido —dos cortas líneas cuyo diseño hasta el momento no atiende a las áreas populares de la ciudad— una buena utilización y conservación de la capacidad instalada. Y las líneas roja y amarilla no salieron hasta hoy día del papel, por depender, como ocurre con el metropolitano, de recursos difíciles de obtener. Fue sólo en diciembre de 1990 cuando el prefecto Marcello Alencar anunció el inicio, en 1991, de la construcción del túnel de Covanca, parte esencial de la línea amarilla, en función de

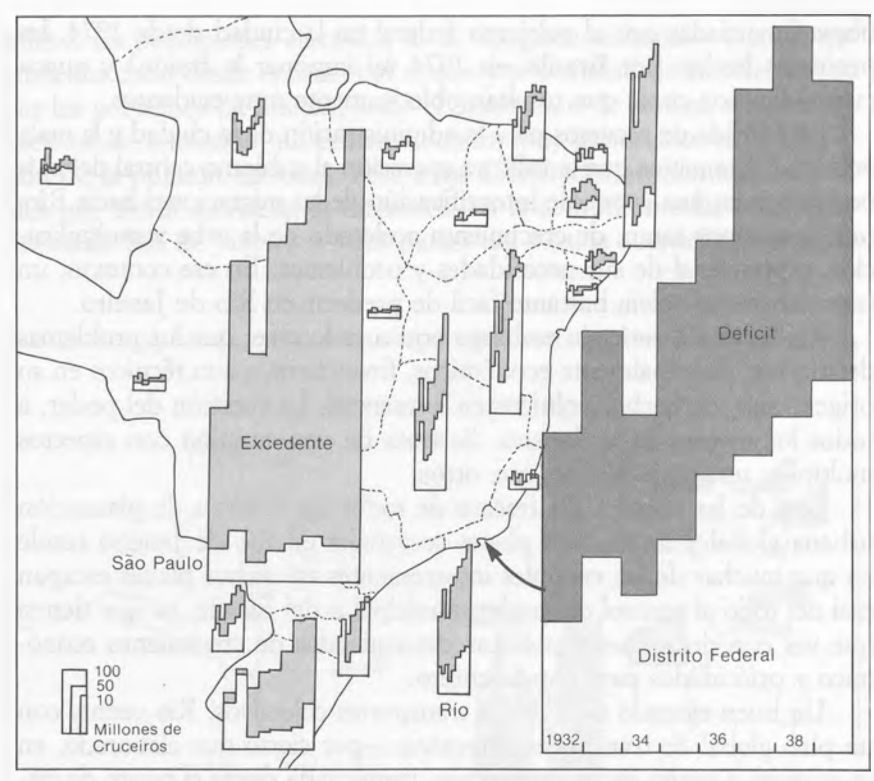


Fig. 40: Superávits y déficits presupuestarios, 1932-1939. Como comenta Morazé, se ve el papel constructivo de los grandes estados, São Paulo muy especialmente, en el presupuesto nacional: «los *paulistas* ganan el dinero que gastan los *cariocas* (habitantes de Río)», o sea, la población del Distrito Federal. C. Morazé, *op. cit.*, p. 127.

una situación que ha mejorado en las finanzas municipales. En otras palabras, un inicio de solución vino sólo cuando la decisión dependió del poder municipal: mientras estuvo en la dependencia y a la espera de recursos federales o del Estado, la situación de las relaciones de poder paralizó cualquier posibilidad de solución, al bloquear los recursos necesarios o el acceso al crédito.

Un ejemplo a nivel local es el del Plan Director que un equipo de la prefectura prepara para la ciudad desde fines de 1989, y que deberá discutirse por los legisladores del municipio en abril de 1991. Entre otras

disposiciones, el plan va en contra de decisiones anteriores respecto del uso del suelo urbano. El prefecto Marcos Tamoyo autorizó en 1976 en toda la ciudad la construcción de edificios contiguos de cinco pisos, o de dieciocho pisos cuando están situados en el centro del terreno, sin establecer limitaciones relativas a las condiciones de transporte, presencia o no en cada región de alcantarillas de aguas negras, etc. El Plan Director que se prepara quiere poner fin al caos urbano en este aspecto, dominado hace mucho por los intereses de una construcción civil ligada a la especulación inmobiliaria y a la búsqueda exclusiva de la ganancia privada. Lo hace creando normas y criterios para regular el uso del sue-

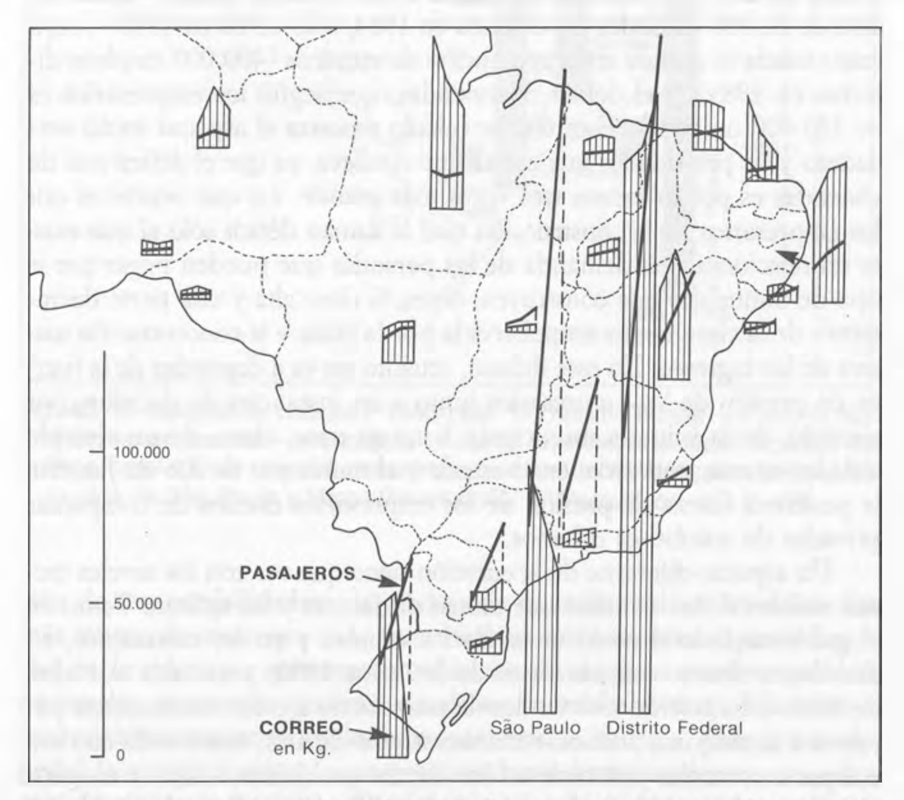


Fig. 41: La circulación aérea, 1945-1947. De nuevo, la comparación entre São Paulo y el Distrito Federal muestra la preeminencia que tenía en esta región la ciudad de Río de Janeiro por el hecho de ser capital. C. Morazé, *op. cit.*, p. 130.

lo. Dónde hay que levantar las construcciones y llenar vacíos (artificialmente causados a veces por la formación de bloques de tierras sin utilizar como reserva de valor y para especulación), tratando de cobrar impuestos crecientes sobre el suelo no construido. Donde, por el contrario, se debe evitar la extensión ulterior de la ocupación, encargos financieros crecientes tratarán de volver difícil o aun imposible la construcción de edificios que tengan muchos pisos. Y en áreas de preservación ambiental, se trata sencillamente de prohibir cualquier construcción. Éstas son medidas correctas de planeación urbana.

Ahora bien, como se podría prever, el sector empresarial de la construcción civil, a fines de 1990, se ha pronunciado ya enérgicamente en contra de ello. Sus argumentos son la crisis de dicho sector —construcción de 22.000 unidades de vivienda en 1984, sólo 1.500 en 1990—, cuya importancia es grande en la generación de empleos (400.000 empleos directos en 1989), y el déficit de vviendas, que según los empresarios es de 320.000 unidades. Este último cálculo muestra el aspecto social verdadero y las prioridades que ese asunto conlleva, ya que el déficit *real* de viviendas es por lo menos tres veces más grande. Lo que ocurre es que los empresarios de la construcción civil le llaman déficit sólo al que existe en relación a una demanda de las personas que pueden pagar por el tipo de inmuebles que construyen, o sea, la clase alta y una parte decreciente de la clase media empobrecida por la crisis y la concentración masiva de los ingresos. En este debate, ¿cuánto no va a depender de la fuerza de presión de los empresarios junto a las instancias de decisión, por ejemplo, de la Cámara municipal? Y no se trata, claro, de un ejemplo aislado: es muy conocida, en el estado y el municipio de Río de Janeiro, la poderosa fuerza de presión de los empresarios dueños de compañías privadas de autobuses urbanos.

Un aspecto diferente de la cuestión tiene que ver con los niveles menos visibles de los sectores que toman decisiones y las aplican. Tanto en el gobierno federal como en el de los estados y en los municipios, en décadas recientes —desde fines de los años 1950, pero más aún desde 1974—, ha habido una tendencia muy fuerte a crear instituciones paralelas a la máquina político-administrativa ordinaria, intentando con eso escapar a controles y resolver *ad hoc* ciertos problemas, lo que multiplica el número de asalariados, agravando las dificultades financieras en una época como es la actual en Brasil de depresión económica prolongada, y vuelve confusa e ineficiente la administración, debido a la acumula-

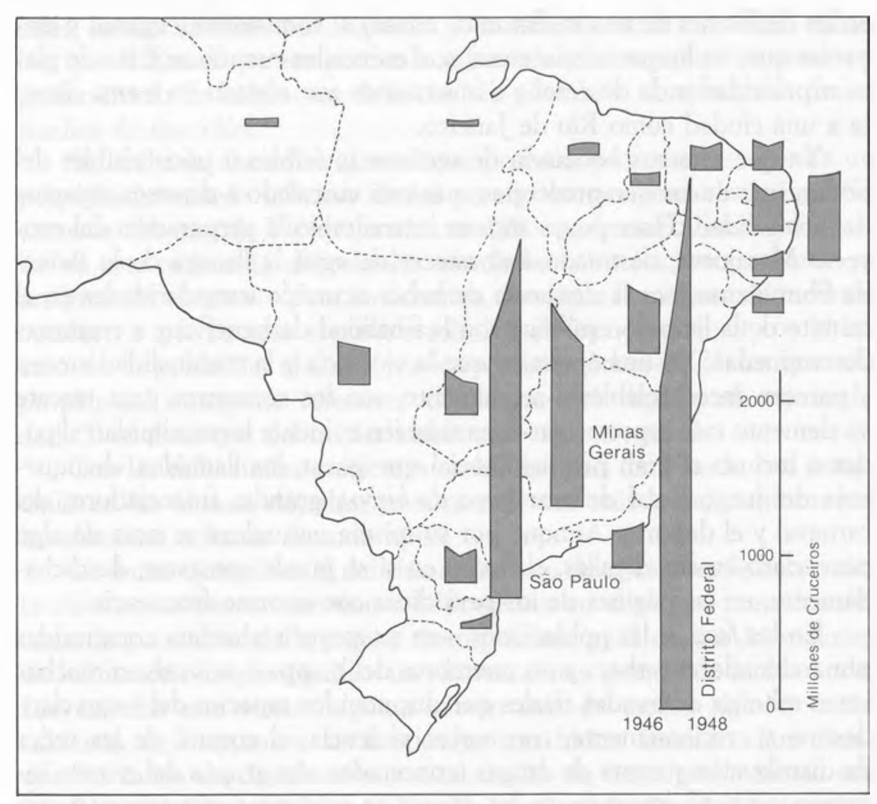


Fig. 42: El movimiento bancario, 1946-1948. El Distrito Federal —o sea, la ciudad de Río de Janeiro— era todavía la capital financiera de Brasil, además de política, pese a tener una indudable importancia el sector bancario de los estados de São Paulo y Minas Gerais (MG). C. Morazé, *op. cit.*, p. 131.

ción de responsabilidades y la pérdida de estímulo de los burócratas. Lo más grave, sin embargo, es que, a nivel nacional, esto se expandió mucho en lo relativo a sectores considerados estratégicos o «de seguridad nacional», generando poderes paralelos, invisibles y muy difícilmente controlables en cuanto a telecomunicaciones, siderurgia, energía (en especial la energía nuclear), construcción naval, computadoras, etc., además de empresas estatales con enorme poder de presión y muy resistentes a controles. El proceso político formal —el del Congreso nacional y de las asambleas de estados y municipios— de hecho no tiene influencia

en las decisiones de una multitud de consejos, comisiones, órganos y empresas que, en lo que nos interesa, son esenciales cuando se trata de planear prioridades de desarrollo e inversiones que afectan en forma directa a una ciudad como Río de Janeiro.

Ya que estamos hablando de sectores invisibles o poco visibles del poder, uno de los que preocupan más está vinculado a diversos aspectos de la ilegalidad. Hace pocos años se interrumpió la preparación del proyecto Marajoara, destinado a abastecer de agua la llanura de la Baixada Fluminense, por la denuncia de haber ocurrido irregularidades en el trámite de la licitación pública con la finalidad de beneficiar a empresas determinadas. En una época en que la violencia y la criminalidad crecen y parecen incontrolables —actualmente, son los secuestros para rescate su elemento más espectacular—, es también evidente la proximidad al poder e incluso el gran prestigio social que gozan los llamados «banqueros» del juego ilegal de azar (*jogo do bicho),* grandes financiadores del carnaval y el deporte. Aunque por su misma naturaleza se trata de algo poco claro en sus detalles, el hecho en sí se puede constatar, desdichadamente, en las páginas de los periódicos con enorme frecuencia.

En las *favelas,* las poblaciones —en su mayoría absoluta constituidas por trabajadores pobres y no miembros del hampa— se vuelven muchas veces rehenes de bandas rivales que disputan los espacios del juego clandestino y crecientemente, con mayor violencia, el control de las redes de distribución y venta de drogas (conectadas con grupos del crimen internacional). El mercado de las drogas se encuentra mayoritariamente en los barrios más encumbrados de la zona sur de la ciudad. Los recientes secuestros preocupan por su número elevado, y todavía más por mostrar —en los pocos casos en que su proceso se conoce— las amplias relaciones del hampa con la alta sociedad (creadas con frecuencia en el comercio de drogas) y a veces su presencia en los subterráneos del poder constituido: los que secuestran son con frecuencia antiguos empleados de las personas que secuestran, agentes electorales de algunos políticos, abogados, policías, etc. Se vuelve difícil mantener la dicotomía, habitual en el pasado entre los miembros de la elite y de la clase media, entre «nosotros» (la sociedad organizada) y «ellos» (la *favela,* la periferia, los excluidos, la sociedad paralela y violenta). Además, la impunidad con que actúan los bandos fuertemente armados, con que matan en las *favelas* y la Baixada Fluminense todos los días, con que los miembros del hampa se proclaman en los cerros «protectores» de las poblaciones lo-

cales, llevó a afirmar, por la prensa y en debates entre científicos sociales, que el Estado parece perder la soberanía sobre amplios territorios y gran número de habitantes de la ciudad, y también el monopolio de los medios de coacción.

Si, hecha la discusión general que precede, procedemos ahora a un pequeño inventario selectivo de los principales problemas más específicamente urbanos de Río de Janeiro en 1990, podemos quizá mencionarlos en este orden: 1) dificultades vinculadas a instalaciones urbanas ya antiguas de diversos tipos, ineficientes, pero que la escasez de recursos conduce a que no sean renovadas; 2) las que tienen que ver con el acceso de la población al suelo y a los servicios urbanos; 3) las que son propias del transporte colectivo; 4) las que están ligadas ala criminalidad; 5) el deterioro del medio ambiente.

Con las dificultades crecientes en las finanzas del Estado y el municipio en las últimas décadas, se nota cada vez más la vejez de muchas instalaciones urbanas de todo tipo.

Un buen ejemplo es el del abastecimiento de agua. Desde hace veinte años no se hacen inversiones importantes en el sector, y en dos décadas la población de la región metropolitana pasó de 7 a 11 millones de habitantes, lo que significa un aumento muy grande de la demanda. Las cañerías son viejas (algunas tienen más de medio siglo) y están cubiertas de herrumbre las fabricadas con hierro fundido. Por cierto que los caños de distribución y alcantarillas de hormigón e hierro son considerados inadecuados por los técnicos, siendo deseable su sustitución por los de acero, por lo menos en los conductos más anchos. En una ciudad con problemas serios de suministro de agua en muchos barrios, el derroche debido a las rupturas de cañerías —las cuales, cuando son graves, también causan inundaciones y otros daños— se calcula en un 35 a 40 por cien. Al inaugurar, a mediados de la década de 1960, el nuevo sistema del río Guandú, el gobernador Carlos Lacerda pretendía estar asegurando agua a Río «hasta el año 2000». Pero ocurrió que, con la fusión de 1975, otros municipios pasaron a depender de esas instalaciones del antiguo estado de Guanabara, que no son suficientes para el aumento de las necesidades. Mencionamos ya que el proyecto esencial de abastecimiento de agua en la Baixada Fluminense (Marajoara) tuvo interrumpidos sus trámites.

Muchas otras instalaciones de la ciudad están en situación similar. Los primeros viaductos tienen que soportar vehículos (sobre todo los ca-

miones) mucho más pesados que los de la década de 1960. El de Faria Timbó, en Bonsucesso, se derrumbó en 1985. Presentan serios problemas de conservación y recuperación, como ocurre también con el puente Río-Niterói. Los grandes ejes de circulación de automóviles están saturados: la avenida Brasil, por ejemplo, aguantaría tal vez 100.000 vehículos al día, pero recibe 250.000, estando sujeta a embotellamientos de larga duración; los túneles también reciben un número no previsto de vehículos; el acceso a la Barra da Tijuca —barrio que tenía 241.000 habitantes en 1970 pero en 1990 tiene 595.000— es un problema permanente. Hasta las instalaciones del puerto de Río de Janeiro, que fueron muy modernas en el pasado, son inadecuadas actualmente.

El segundo grupo de cuestiones es el relativo al acceso de la población al suelo —en las *favelas* principalmente— y a los servicios urbanos básicos. Ya mencionamos el déficit muy grande de viviendas. Y son casi imposibles de enumerar los casos en que aglomeraciones enormes de personas, en el interior del espacio urbano, carecen de alcantarillas de aguas negras, transporte, suministro de agua, instalaciones escolares, hospitales, etc. El acceso a los servicios está muy desigualmente distribuido, según una jerarquía elitista de los espacios urbanos. En cuanto a la garantía de la posesión del suelo en las *favelas* y los fraccionamientos ilegales de terrenos resultantes de «invasiones» populares, se trata de un problema esencialmente político y social, puesto que la legislación y los órganos administrativos creados para su solución ya existen[1].

Los transportes colectivos son una cuestión aparte. En primer lugar, la circulación de vehículos en Río es una de las más peligrosas en el mundo. En 1989, la policía militar registró 63.535 accidentes, con 19.608 víctimas y unas 5.000 muertes en el estado de Río de Janeiro (más del 60 por cien de los accidentes ocurrieron en el municipio de Río). Las razones son muchas: coches mal construidos en cuanto a su seguridad; instalaciones mal hechas para la circulación; la especulación inmobiliaria, que construye edificios en sitios de acceso peligroso para los vehículos, etcétera. La razón más importante es, sencillamente, la opción que se hizo por el automóvil —coches y autobuses— en detrimento de los trenes, tranvías y lanchas.

Los trenes urbanos y suburbanos transportan en la actualidad sólo

[1] J. E. Perlman, *The myth of marginality. Urban poverty and politics in Rio de Janeiro,* University of California Press, Berkeley, 1976.

600.000 pasajeros al día (la mitad de lo que llegaron a transportar en el pasado). La red de ferrocarriles no ha cambiado desde mediados de este siglo, y no hubo grandes obras en el sector desde la década de 1970. Ya mencionamos la eliminación casi total de los tranvías en 1963. Los *ferrys* de la bahía de Guanabara, en los ocho últimos años (1982-1990), cayeron en su participación de 180.000 a 120.000 pasajeros al día: en el conjunto se saca muy poco provecho de la navegación en la bahía de Guanabara y hay pocas líneas. Cinco mil autobuses transportan al día unos cinco millones de pasajeros, lo que quiere decir que el sistema de transportes colectivos, además de ser ineficiente y funcionar muy mal, está invertido, puesto que sólo el 20 por cien de los pasajeros (incluyendo los 300.000 del metropolitano) dependen de los medios de transporte de alta capacidad. En São Paulo, por ejemplo, el metropolitano transporta tres millones de pasajeros diariamente. Se calcula que en Río de Janeiro el día de trabajo se vuelve hasta un 30 por cien más largo si se agregan las horas pasadas en el transporte al tiempo de actividad profesional. Además, los autobuses y coches contribuyen en un 90 por cien a la contaminación del aire con monóxido de carbono, sin mencionar el ruido, muy por encima de los límites tolerables en buena parte de la ciudad[2].

En cuanto a la criminalidad, una encuesta llevada a cabo en 1990 reveló que más del 50 por cien de la población del gran Río fue víctima de robos, con o sin violencia física. Otras encuestas muestran que la falta de seguridad es sentida por la población urbana, en la actualidad, como el problema más grave, rebasando la inflación, la salud o la educación.

Por fin, el medio ambiente. El crecimiento desordenado de la ciudad, los aterramientos sucesivos, la destrucción de la vegetación en los cerros provocaron daños al medio ambiente muy difíciles de reparar, sobre todo durante la segunda mitad del siglo XX. La bahía de Guanabara recibe todos los días 500 toneladas de aguas negras no tratadas (y 68 toneladas tratadas); 5,5 toneladas diarias de basura son depositadas en sus aterramientos y un promedio de 6,9 toneladas diarias de aceite llega a sus aguas. Alrededor de la bahía hay 6.000 industrias y 12 astilleros,

[2] J. Barat, *Estrutura metropolitana e sistema de transportes. Estudo do caso do Rio de Janeiro*, IPEA-INPES, 1975; C. M. G. Ferreira *et al.*, *O bonde na paisagem carioca*, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Río de Janeiro, 1984.

pero la contaminación industrial principal es la que hace la refinería de petróleo de Duque de Caxias, fundada en 1962, y ello pese a haber disminuido de 14 a 2 toneladas sus desechos por la construcción de estaciones de tratamiento en 1988. Los mangles han sido destruidos casi del todo y los aterramientos, alterando la circulación de las aguas, provocaron la aceleración del depósito de aluviones y la destrucción de ecosistemas marinos, ya muy afectados por la contaminación. La mayoría de las playas de la bahía están prohibidas para el baño por la contaminación, que afecta también muchas veces a las playas oceánicas de la ciudad (Copacabana, Ipanema, Leblon). En las lagunas, los índices de contaminación llegan a estar mil veces por encima de lo tolerable.

Por una ciudad mejor en el año 2000

Las soluciones técnicas de la mayoría absoluta de los problemas que afectan a la ciudad no sólo existen, sino que hay al respecto numerosos estudios y proyectos y a veces muy bien elaborados. Pero, como vimos, son las cuestiones políticas y la incidencia de variables sobre las cuales la ciudad y sus administradores no tienen control, los elementos de hecho esenciales para que sean posibles las soluciones efectivas.

La fusión del estado de Guanabara con el antiguo estado de Río de Janeiro, decidida autoritariamente en 1974 y realizada en 1975, podría ser anulada mediante la consulta a las poblaciones interesadas en un plebiscito. Mencionamos que, en aquella ocasión, no hubo consulta de ningún tipo, ni aun a los diputados y senadores del Congreso Nacional. Aunque no se deshiciera la fusión, el simple hecho de respetar los compromisos asumidos en aquella ocasión por el gobierno federal hacia el nuevo estado de Río de Janeiro, y que nunca se cumplieron, traería un gran alivio a muchas dificultades.

El estancamiento de la migración del campo hacia la ciudad, y del nordeste hacia el sureste, pasa por la reforma agraria y por programas de inserción de los migrantes potenciales en sus regiones de origen. Lo que significaría cambios profundos en el modelo económico-social del país.

El gobernador del estado de Río de Janeiro, Wellington Moreira Franco, anunció en diciembre de 1990, con base en estimaciones del Centro de Informaciones de Datos del Gobierno de Río de Janeiro, que

entre 1986 y 1990 el crecimiento de la región metropolitana superó al de la ciudad de río de Janeiro —lo que era de esperarse, por el hecho de que la periferia de una gran aglomeración siempre crece más rápidamente que su núcleo—, pero también que el interior del estado creció todavía más, lo que él atribuye a la política de su gobierno de diversificación agrícola, irrigación, mejores instalaciones urbanas fuera de la región metropolitana, más servicios en las zonas rurales, etc. Si la tendencia se confirma, ello no eliminaría los efectos ya acumulados de las fuertes migraciones del pasado, pero sin duda sería un factor muy positivo. Sea como fuere, la política adecuada al respecto tiene que ser la de evitar la atracción de la gran ciudad mediante el apoyo al crecimiento de las ciudades medianas en el interior, y en general una decisión de desarrollo del interior en todos los sentidos. Esto no parece posible, sin embargo —en un grado suficiente para que el problema desaparezca con carácter definitivo—, sin modificar las estructuras agrarias vigentes (y por supuesto que no sólo en el estado de Río de Janeiro, ya que los migrantes no vienen a Río sólo de allí): lo que comporta serias cuestiones políticas, relativas a las estructuras del poder en Brasil.

En cuanto a los problemas más específicos de tipo urbano, no faltarán soluciones, una vez resueltas esas dificultades mayores, pero si no se resuelven, todo lo que se haga no irá más allá de soluciones coyunturales.

Los métodos existen para sustituir todas las instalaciones urbanas inadecuadas de todo tipo por sus equivalentes tecnológicamente al día en las cañerías, viaductos, el puerto y todo lo que se quiera. Lo que faltan son recursos suficientes y los medios políticos que garanticen su obtención.

En lo relativo al acceso a suelo y los servicios urbanos, y al control efectivo del Estado constituido sobre zonas que actualmente parecen dominadas por el crimen organizado, la situación negativa actual constituye el resultado de un desarrollo económico y político —lo que es una constante en la historia de Brasil— hecho con la exclusión de la gran mayoría de la población de los beneficios del crecimiento económico y la ciudadanía efectiva. Datos del Banco Mundial, que se refieren a la década de 1980, muestran que sólo dos países del Tercer Mundo tienen indicadores peores que los de Brasil por lo que hace a la concentración de los ingresos y las condiciones de vida y trabajo de la población. ¿Cómo esperar que exista una solución para las *favelas* y la criminalidad urbana

en tales condiciones? Es obvio que mientras se excluya a la mayoría seguirán existiendo las soluciones extralegales, y entre ellas la inmensa y subterránea economía paralela. Por lo menos, parecería que los gobernantes abandonaron, por fin, la política de eliminar a las *favelas* y aceptan la idea de que hay que urbanizarlas —por lo menos en áreas que no sean de alto riesgo de deslizamientos—, además de aceptar a veces el diálogo con las comunidades de vecinos. En cuanto a la ocupación ilegal de terrenos urbanos, hace pocos meses un economista afirmó que el gobierno debería anticiparse a las invasiones, formando reservas de tierras, urbanizándolas a través de un fondo de desarrollo urbano, entregándolas a la población pobre y proporcionándole en seguida asistencia técnica a las construcciones de viviendas, ya que la crisis económica vuelve irreal una política que pretenda entregar casas populares listas ya construidas. La verdad es que no faltan leyes ni órganos administrativos para una política así —o cualesquiera otras, tendiendo a garantizar el acceso popular a la tierra urbana y la vivienda—: de nuevo, si ello no se hace, es por la existencia de un modelo vigente de organización social y crecimiento económico basado a su vez en relaciones determinadas de poder de clase.

La solución de los problemas del transporte público urbano tampoco parece tan misteriosa. Seguir realizando enormes inversiones en carreteras, viaductos, túneles y cosas así se limitará a transferir hacia adelante en el tiempo y el espacio los cuellos de botella. Pero, por lo visto hasta ahora, es lo que se seguirá haciendo pese a todo. Lo correcto sería desestimular radicalmente al transporte en coches privados, racionalizar la circulación de los autobuses (reservándoles rutas selectivas, por ejemplo) —además de garantizar que las empresas de transporte colectivo cumplan con lo que afirma la legislación con sus obligaciones de concesionarias de un servicio público de interés social—, y reformular el uso absurdo del espacio urbano que en la actualidad entrega el 40 por cien del total a la circulación y el aparcamiento de vehículos (expulsando, por ejemplo, a los peatones de muchas aceras). A más largo plazo, se trataría de recuperar el transporte en trenes, restaurar la red desaparecida de tranvías, completar el metropolitano y ampliar la red de transportes por vía acuática en la bahía de Guanabara. La prueba de que lo que faltan son decisiones políticas en cuanto a prioridades es el hecho de que, en algunos casos, inversiones relativamente pequeñas garantizarían un gran resultado. En el metropolitano, por jemplo, la extensión de su línea 2

hasta Pavuna permitiría una integración del terminal del metropolitano con el terminal de autobuses de Nova Iguaçu por el viaducto de Pavuna (en construcción actualmente) y la carretera de Rio do Pau (que está en proceso de duplicación), como apunta el secretario de obras de la prefectura actual, Luiz Paulo Corrêa da Rocha. Una inversión de 250 millones de dólares bastaría para que un 30 por cien de la flota de trenes suburbanos y urbanos volviese a la circulación (hoy reducida al 45 por cien de la capacidad existente), aumentando en 300.000 el número diario de los pasajeros transportados. En la ciudad y su región metropolitana, unos medios de transporte dependen de recursos y decisiones federales, otros del Estado, otros todavía del gobierno municipal: ¿cómo puede funcionar en forma adecuada un sistema de transportes urbanos en tal contexto, que invita a decisiones y medidas incoherentes, dispersas y no integradas?

Por lo que hace al medio ambiente, después de graves inundaciones en el pasado reciente, obras municipales de peso se están llevando a cabo en el refuerzo de la encuesta de los cerros para evitar deslizamientos, en la recuperación de bosques, en el drenaje y canalización de aguas fluviales y pluviales, en la limpieza de más de 225 km de galerías. La playa de Flamengo fue recuperada para el baño, las de Urca y Vermelha están pasando por trabajos de recuperación.

En 1992 se realizará en Río la Conferencia Mundial del Medio Ambiente. En función de esto, el gobierno federal, a través del Ministerio de Acción Social, prometió financiar en el estado de Río de Janeiro obras que costarán un billón de dólares hasta el año 2000, con la finalidad central de descontaminar la bahía de Guanabara. Ello podría marcar el reinicio de las grandes inversiones del Gobierno federal en Río de Janeiro. Son veintitrés proyectos de salud pública, recuperación de lomas de cerros, alcantarillas de aguas negras e instalaciones para la emisión submarina de las mismas después de su tratamiento, drenaje de ríos contaminados, además de obras de reurbanización[3].

[3] Este capítulo debe mucho a V. Barretto *et al.*, *op. cit.*

CONCLUSIÓN

Pese a una existencia todavía bastante breve —que no llega a los quinientos años—, la historia de Río de Janeiro, en su corta trayectoria desde el humilde pueblo de Estácio de Sá hasta la gran metrópoli cargada de contradicciones y graves problemas sociales de la actualidad, presenta una variedad considerable de situaciones, procesos y contrastes en el tiempo. Aun así, creemos poder discernir algunas constantes en dicha historia. Vamos a resumir las principales.

Un factor permanente en la evolución urbana de Río ha sido la necesidad de conquistar con dificultad el espacio requerido para su expansión. Esto tiene que ver con la localización inicial de la ciudad en una suerte de corredor angosto entre el mar —la bahía de Guanabara o el océano— y cerros relativamente elevados. En tiempos coloniales y hasta el siglo XIX, el modo habitual de ganar nuevas superficies para construir residencias y otras instalaciones urbanas fue el aterramiento, ya sea de lagunas, ya sea moviendo la línea litoral hacia adelante y obteniendo así terrenos disponibles donde antes estaba el mar. Estas posibilidades se volvieron insuficientes en el último siglo de Río, cuando nuevas tecnologías permitieron soluciones distintas: la perforación de túneles en los cerros para integrar en la mancha urbana espacios antes aislados y la verticalización de la ciudad a partir de 1940, con la construcción de edificios siempre más altos en el centro histórico y los principales subcentros urbanos.

Un segundo factor constante es el hecho de ser Río un puerto. No hay ningún período de su historia que no esté marcado por tal factor. Y hoy día una de las señales más visibles de los inmensos problemas no resueltos de la ciudad es justamente el deterioro de sus instalaciones por-

tuarias, hoy arcaicas e ineficaces en comparación con los patrones actuales, después de haber sido de las más avanzadas de América.

En tercer lugar, desde muy temprano Río de Janeiro fungió como polo de atracción y centro integrador de una zona de influencia, variable según las épocas pero siempre bastante vasta. Esta zona fue máxima con la integración a la órbita de la ciudad de las lejanas regiones de mineración del oro (hasta Mato Grosso), y pudo permanecer así hasta la expansión, ya en nuestro siglo, del área de influencia de São Paulo, que atrajo a sí a una porción importante de las partes de Brasil anteriormente integradas en la metrópoli carioca. Asimismo, en su región específica –la cuenca de la bahía de Guanabara, la Baixada Fluminense y aun las tierras montañosas hacia el interior de lo que es hoy el estado de Río de Janeiro– la ciudad nunca tuvo que competir con otro centro urbano, y además siempre reunió delante de dicha región funciones urbanas variadas. Dijimos en el primer capítulo que, por circunstancias tanto geográficas como propiamente históricas, Río funcionó como la suma de São Paulo y Santos en lo que es en la actualidad el estado de São Paulo. O, si quisiéramos dar ejemplos hispanoamericanos, como los conjuntos México-Veracruz o Lima-Callao.

Por último, desde el punto de vista social, económico y político, toda la historia de Río se caracteriza por un proceso sistemático de exclusión de los más pobres y menos favorecidos. Las ventajas de los períodos de crecimiento económico se concentran siempre en la cumbre de la sociedad, mientras las pérdidas y dificultades son socializadas ampliamente. Los métodos para lograrlo variaron mucho, desde luego. En política, por ejemplo, la exclusión de la ciudadanía efectiva pudo darse a través de criterios abiertos de tipo estamental o socioétnico, como en los tiempos coloniales, cerrándoles a los esclavos y otros negros, a los mestizos, a los judíos y a varias profesiones típicamente populares el acceso a las elecciones municipales; por vía censitaria, como en el imperio; o por medio de la manipulación populista, en nuestro siglo. De modo análogo, la discriminación social puede acompañarse de represión abierta –como en el caso de la esclavitud– o ser más insidiosa. Pero, hoy como ayer, los ciudadanos pobres de Río tienen muchos menos derechos efectivos que las personas más encumbradas y son tratados por el Estado en sus distintos niveles (federal, de los estados y municipal, en la actualidad) con gran falta de respeto, pese a lo que establezcan la Constitución y demás leyes respecto de la igualdad de los ciudadanos. Esto es una caracterís-

tica de Brasil como un todo —de nuevo, desde un principio—, pero se menciona aquí porque siempre contó con mecanismos específicos de reproducción a nivel municipal y condujo en muchas ocasiones a políticas urbanas socialmente discriminatorias.

Pasando de los elementos constantes a la misma variación histórica, nos toca examinar sintéticamente, en primer término, las grandes líneas de la historia colonial de nuestra ciudad, desde su fundación en 1565 hasta la llegada de la corte portuguesa en 1808.

Vimos que Río de Janeiro surgió —y se mantuvo por mucho tiempo— como un centro de operaciones navales. Por supuesto que lo sigue siendo, ya que la Marina de guerra brasileña está muy presente en la ciudad, pero se puede decir que el hecho de ser un puerto militar fue más central y decisivo en los destinos de Río en los tiempos coloniales, o tal vez hasta 1828, cuando la consolidación definitiva de la Independencia de Uruguay vino a cerrar un largo ciclo de intervenciones en el Río de la Plata, esfuerzo hasta entonces planeado teniendo a Río —su puerto, sus hombres, su comercio, sus recursos— como centro de operaciones. Las intervenciones posteriores del imperio de Brasil en la cuenca del Plata no presentaron las mismas características, y entonces ser un puerto de guerra en el conjunto ya pesaba bastante menos en la vida de la ciudad. En la colonia, sin embargo, dicho factor siempre fue esencial. Las batallas de la época de la fundación —en las que los aspectos navales fueron muy importantes— parecen sólo locales, extendiéndose a lo sumo hasta Cabo Frío. Pero ya entonces, su razón de ser era estratégicamente más amplia: proteger la ruta de las Indias; evitar una colonización extranjera en Guanabara que amenazara a los núcleos de poblamiento portugués en el litoral brasileño; y garantizar el dominio de yacimientos interiores de oro o plata aún no descubiertos, pero considerados probables desde que se halló Potosí en la América española. Con el tiempo, variaron los adversarios —franceses, holandeses, españoles— y los teatros de las operaciones navales: la Guanabara misma y el litoral atlántico próximo; reconquista de Angola y del nordeste de Brasil; poblamiento de la costa al sur de Río e intentos de instalación portuguesa en la entrada del Río de la Plata, garantizando así el contrabando inglés y portugués con Buenos Aires. Lo que no cambió fue la enorme influencia de todas esas guerras navales —hechas con barcos, hombres, capitales y comandantes de la ciudad— en la historia interna de Río de Janeiro. El peso del factor militar se hizo sentir también en otros dominios: en el

siglo XVIII, muchas de las construcciones más importantes de Río fueron planeadas y llevadas a cabo por ingenieros militares, y las necesidades de la flota de guerra fueron decisivas en la instalación en el puerto de astilleros privados y públicos de construcción y reparación de barcos.

En el siglo XVII, el gobernador de la ciudad y su capitanía seguía siendo por encima de todo un comandante militar preocupado por tropas y fortificaciones. Pero, además de sus funciones militares, Río empezaba a tener gran importancia económica como puerto del azúcar de Guanabara, centro de la navegación de cabotaje y de la trata de esclavos africanos —aun cuando, hasta el siglo siguiente, por debajo de los puertos del nordeste en todos estos renglones—. El siglo XVIII fue decisivo en este sector de actividades. Después de alguna merma desde fines del siglo XVII hasta aproximadamente 1760, el azúcar de la cuenca de Guanabara tuvo una recuperación espectacular y pudo rivalizar en números de producción y exportación con el del nordeste (en especial en cuanto al azúcar blanco, más elaborado) y, transformado en puerta de salida de las minas de oro y centro de la venta de víveres importados y esclavos a la zonas de mineraje del interior, el puerto de la ciudad se fue convirtiendo en el más importante y rico del Brasil colonial.

Por lo que hace referencia a decidir cuándo alcanzó Río su apogeo en tiempos coloniales, va a depender, sin duda, de los criterios que se adopten. En el siglo XVII, la oligarquía local —de plantadores y comerciantes— dominaba y monopolizaba el ayuntamiento, y lo pudo usar como poderoso instrumento en sus peleas políticas y económicas en contra de los intereses metropolitanos representados por el gobernador, los militares y los religiosos. Obtuvo así numerosas victorias políticas y económicas: cambios en el sistema de flota; eliminación virtual de la compañía de comercio; diversas concesiones tributarias; nuevas atribuciones y mayor autonomía conquistadas por el ayuntamiento. En el siglo XVIII, si bien la prosperidad, el prestigio, la cultura y la misma urbanización avanzaron incomparablemente más en Río de Janeiro, sobre todo después de que la ciudad se hiciera en 1763 capital del Brasil colonial y residencia de los virreyes, la autonomía política efectiva del ayuntamiento declinó mucho. Con el descubrimiento de las minas de oro —y el oro salía por el puerto de Río—, los controles metropolitanos se fueron multiplicando, y las ciudades locales tenían desde entonces menos defensas contra las arbitrariedades y exacciones de una metrópoli empobrecida,

como queda evidente en el episodio, que mencionamos, de la enorme deuda no pagada del rey a la plaza comercial de la ciudad. Por otra parte, el comercio local pasó a estar cada vez más en manos de personas recientemente inmigradas de Portugal, en detrimento de la elite política y económica formada en la misma ciudad en el siglo XVII.

Sea como fuere, el traslado de la capital desde Bahía a Río en 1763 es interesante por mostrar la confluencia de las diversas líneas de evolución de nuestra ciudad hasta aquel momento: centro de operaciones navales y poblamiento en el sur (actividades intensificadas en aquella época); puerto de las minas y de la trata de esclavos; y polo de la inmigración europea hacia la misma ciudad y las minas.

Desde el punto de vista social, el siglo XVII fue decisivo en la constitución de las estructuras que Río iba a mantener hasta la abolición de la esclavitud en 1888. Fue entonces cuando la presencia indígena retrocedió cada vez más, mientras se intensificaba la trata de esclavos desde África: social y culturalmente, Río de Janeiro se volvió claramente, entonces, una ciudad afroamericana, marcada por una dualidad cultural mediatizada por la Iglesia. Eran las fiestas religiosas la ocasión mas frecuente de las manifestaciones culturales tanto portuguesas como afroamericanas. La Iglesia tuvo, además, el monopolio de la poca enseñanza disponible en el Río colonial hasta las reformas del marqués de Pombal iniciadas en 1750.

Al llegar la corte portuguesa en 1808, Río de Janeiro no era todavía una ciudad muy grande —aun cuando exactamente entonces, rebasando a Salvador de Bahía, pasaba a ser la ciudad más poblada de Brasil—, siendo bastante provinciana, y presentaba múltiples deficiencias en sus instalaciones urbanas.

* * *

Con el traslado de la corte portuguesa a Río de Janeiro en 1808, la primera impresión que se tiene es que todo cambió con gran rapidez en la ciudad. La independencia *de facto* de Brasil significó que en Río —capital del imperio portugués hasta 1821, y desde 1822 de un imperio brasileño independiente— se establecieron embajadas y, además, todos los órganos de gobierno típicos de un Estado soberano. Si antes se prohibían las manufacturas en la ciudad, ahora se fomentaban. El pacto colonial, que pesaba tanto sobre el comercio del Río de Janeiro colonial

como sobre el de todo Brasil, desapareció súbitamente. La prohibición de que vivieran y trabajaran extranjeros en la ciudad –intensificada en las décadas de auge del oro– cedió el puesto a una inmigración masiva de comerciantes ingleses y después franceses, revolucionando el carácter y el estilo del comercio local (y por consiguiente también los patrones del consumo). Las costumbres de los grupos dominantes cambiaron, volcándose de ahora en adelante en la imitación de la Europa occidental burguesa. La enseñanza superior, los periódicos, la producción de libros, las expediciones científicas llegadas de Europa y hasta una brillante misión artística francesa vinieron a transformar a Río, en pocos años, en un centro intelectual muy importante. La ciudad más grande de Brasil ganaba nuevos barrios y una clase de consumidores de alto poder adquisitivo, lo que tuvo diferentes efectos multiplicadores. Y éstas fueron sólo algunas de las transformaciones típicas de las primeras décadas del siglo pasado.

Es preciso, sin embargo, al referirse a aquellos años, subrayar con mayor fuerza las continuidades que los cambios. Esto es así porque se mantuvieron y hasta se ensancharon, en Río, las estructuras básicas de lo que había sido el *ancien régime* colonial. Al contrario de muchas de las independencias hispanoamericanas, la de Brasil se llevó a cabo con un movimiento y conflictividad sociales, y bajo la misma dinastía portuguesa de Braganza. La prosperidad económica –que con el tiempo empezó a depender de un nuevo producto, el café– y el crecimiento urbano condujeron a una intensificación sin precedentes de la trata africana y la esclavitud, y, por consiguiente, del carácter afroamericano de Río. Los progresos de la industria fueron modestos: seguía existiendo un vasto y atrasado sector artesanal; las plantaciones y el comercio seguían dominando la vida económica; y existían en la ciudad muchos más empleados domésticos (libres y esclavos) que obreros. Antes de 1850, no hubo factores tendentes a un avance efectivo del capitalismo y de los tipos modernos de empresas en Río. Y uno podría preguntar si, bajo las apariencias de la independencia económica, no se dio sólo un cambio de dominadores: los británicos sustituyendo a los portugueses. En la política local, muy lejos de recuperarse la autonomía municipal, lo que se vio fue una intensificación de los controles del gobierno central sobre el ayuntamiento y los negocios urbanos, lo que se nota principalmente en la creación y las muchas atribuciones de la poderosa Intendencia de policía. La verdad es que el municipio de Río tardaría más de un siglo

hasta conocer, con alguna continuidad, gobiernos locales efectivamente autónomos.

Si el signo de la continuidad parece predominar hasta mediados del siglo XIX, en seguida, y hasta 1902, hemos hablado de décadas de transición. Aunque fueron muchos los cambios en la ciudad y las innovaciones tecnológicas variadas que incidieron en diversos aspectos de la vida urbana, el centro histórico —siempre el núcleo más importante de Río— cambió poco físicamente. Un habitante del Río de Janeiro colonial que mágicamente se viese transportado en el tiempo al Río de 1870, por ejemplo, podría reconocer, pese a todo, sin gran dificultad, el centro de la ciudad; para que se creyera en un núcleo urbano del todo distinto sería preciso llevarlo hasta 1902-1906, es decir, a la fase de las reformas del prefecto Pereira Passos. Y sin embargo, entre 1850 y 1902 no se pueden ya subrayar con tanta fuerza los aspectos indicadores de la continuidad con el pasado: de ahí que el término «transición» resulte apropiado.

Transición o, más exactamente, transiciones. Pues se trata de más de un cambio estructural, si bien todos se vinculen de algún modo. En un largo período que se extiende de 1850 hasta la última década del siglo XIX, el país y la ciudad ganaron los instrumentos institucionales de una estructura empresarial cabalmente capitalista. Paralelamente, en un proceso casi tan largo, entre 1850 (abolición efectiva de la trata africana) y 1888 (abolición de la esclavitud) se derrumbaron las estructuras esclavistas. En el plano político, en 1889 el imperio cedió su puesto a una República y se disolvió la unión entre Estado e Iglesia. Estos procesos de cambio interesan a todo Brasil, pero, como capital, Río de Janeiro los vivió más de cerca y con mayor intensidad que el resto del país. Además, ellos influyeron de diversos modos en la vida interna de la ciudad. La multiplicación de las industrias y los obreros después de 1840, y más todavía desde 1870, la inmigración europea masiva, la emergencia de grupos sociales medios ya numerosos y específicamente urbanos como efecto secundario de la generación de servicios por la expansión cafetalera, una prensa muy activa, sirvieron de escenario, en diversas ocasiones, a una agitación social y política ya considerable. Dicha agitación fue alimentada por los variados problemas de una ciudad en crecimiento. La expansión urbana dependía ahora, y cada vez más, de medios de transporte modernos y se hacía bajo el influjo de interés de grupos empresariales privados y extranjeros muy poderosos. Los habitantes de una

capital que era también la ciudad más grande de Brasil veían con impaciencia creciente una política imperial y posteriormente republicana que sacrificaba sistemáticamente los intereses urbanos a los rurales.

La presencia de elementos nuevos junto a otros tradicionales se nota con fuerza particular en la vida cultural de la ciudad. Río era todavía un núcleo urbano de Afroamérica, lo que se podía notar, por ejemplo, en el fuerte carácter de cultura negra, afroamericana, que adquirió el carnaval, fiesta popular callejera en su aspecto de mayor vitalidad, y cuya elaboración a partir de una síntesis de componentes de orígenes diversos estaba ya concluida en la década de 1850. Pero, desde entonces, la ciudad se vació de hecho cada vez más de esclavos, que tomaron el rumbo de las zonas rurales del café; a la vez, cesó la trata desde África, que en el pasado no traía sólo a cautivos, sino también a muchos elementos de cultura africana. Esto ocurrió exactamente al intensificarse por numerosas décadas la inmigración europea a Río. Aunque posteriormente las corrientes migratorias internas de Brasil volvieron a traer a numerosos elementos de población negra a Río de Janeiro, aquellas décadas –entre 1850 y 1888– asistieron a una indudable intensificación de la influencia cultural europea en la ciudad. Entre los miembros de la elite social urbana eso se nota en la boga del positivismo, el anticlericalismo, el evolucionismo y también en la importación de ideas racistas como las de Gobineau. Bajo el influjo de ideas «modernas», de la nueva tecnología disponible y de la noción de progreso tan cara al siglo XIX, las concepciones del urbanismo conocieron una primera sistematización, marcada por la voluntad de convertir a la ciudad capital en una urbe higiénica, libre de las epidemias que la golpeaban episódicamente desde los tiempos coloniales, y por la creencia en que la planeación urbana debería ser de responsabilidad de los médicos, ingenieros y otros «científicos».

* * *

Las transiciones estructurales del siglo pasado condujeron a la urbe plenamente capitalista de nuestros tiempos.

El siglo XIX había ya asistido a una ampliación espectacular de la población y la superficie urbanizada de Río de Janeiro, crecientemente vinculada a soluciones modernas de alta tecnología de los problemas urbanos de todo tipo que los gobernantes decidían afrontar (ya que, sobre

todo en las áreas populares, muchísimos de esos problemas fueron dejados sin solución). Pero, en comparación con lo que pasó en nuestro siglo, aquel crecimiento parece pequeño. Y no se trata, en el siglo XX, sólo de un aumento de la población en el mismo municipio urbano. Hoy día, al hablarse de Río de Janeiro, es necesario precisar de qué se está hablando exactamente. En 1920 la mancha urbana, en su porción de los suburbios, empezó a rebasar los límites administrativos del «municipio neutro» de la capital, penetrando en el territorio del antiguo estado de Río de Janeiro. Así, desde entonces, tenemos por una parte la ciudad de Río *stricto sensu* —o sea, la superficie urbanizada situada en el interior del municipio del mismo nombre— y, por otra parte, lo que más recientemente se pasó a llamar el «gran Río de Janeiro», es decir, la suma de la ciudad en el primer sentido con sus ciudades satélites cada vez más numerosas. En este sentido más amplio, una única aglomeración inmensa —la zona metropolitana de Río— en nuestros días tiene once millones de habitantes (casi el 90 por cien de la población total del nuevo estado de Río de Janeiro creado en 1975).

Si el crecimiento de la ciudad no tiene precedentes en el pasado por su rapidez e intensidad, tampoco los tienen los múltiples y profundos cambios estructurales sufridos por la gran metrópoli contemporánea. De las formas sucesivas del centro histórico de la ciudad en la primera mitad del siglo, bajo los prefectos Pereira Passos, Carlos Sampaio y Henrique Dodsborth, al ascenso de Copacabana y posteriormente de otros barrios más al sur, y al surgimiento de numerosos subcentros urbanos dotados de estructuras comerciales y de servicios que le hacen competencia a aquella región tradicional; del auge de los trenes y tranvías en el comando de la extensión del espacio urbano, a la opción gubernamental por los coches privados y autobuses, con el abandono casi total de las inversiones de peso en los medios de transporte de mayor capacidad, y la crisis inevitable causada por ello en el sistema urbano de transportes (y que es uno de los factores generadores de las barriadas o *favelas);* de una estructura de empleos dominada por el sector industrial, en 1920, al predominio absoluto, después, de los servicios: podríamos multiplicar las transformaciones muy profundas habidas a lo largo de este siglo.

Es posible, sin embargo, que, como lo indicamos en su momento, sea correcto elegir 1960 y 1975 como fechas significativas, simbolizando los cambios cuyas consecuencias fueron más graves. En 1960, después de casi doscientos años como capital de Brasil (desde 1763), Río

perdió tal posición ante Brasilia, en un momento en que también dejó de ser la ciudad más grande del país: desde entonces lo fue São Paulo, urbe que ya había antes superado su dinámica industrial y —a través de su puerto de Santos— el movimiento de exportaciones de Río. Y en 1975, por decisión arbitraria del gobierno militar de Brasil, la ciudad-estado de Guanabara en que se había transformado en 1960 el municipio de Río de Janeiro fue forzada a fusionarse con el antiguo estado de Río de Janeiro, volviéndose la capital del nuevo estado del mismo nombre —lo que significó una disminución del 50 por cien de los ingresos fiscales en la ciudad—. La posición de capital había significado mucho para Río. Cuando su dinámica económica estaba ya en declive, el hecho de ser capital nacional hacía que recursos generados en otras partes del país fuesen desviados hacia la ciudad y, por otra parte, eso era uno de los factores que hacían de Río de Janeiro el corazón intelectual de Brasil. El cambio ocurrido en 1960, y todavía más el de 1975, marcaron el inicio de las crisis y dificultades urbanas sin solución, puesto que la merma en los recursos disponibles para el gobierno de la ciudad coincidió con una intensificación de las migraciones internas desde el agro brasileño hacia ella, multiplicando los problemas urbanos de todo tipo a través de un crecimiento demasiado rápido e imposible de controlar. Es tal vez irónico que ello empezara a ocurrir cuando el gobierno de la ciudad de Río adquiría por fin una autonomía más efectiva, exactamente por la pérdida de la posición de capital nacional.

Visto en perspectiva, el siglo XX parece evolucionar en Río de Janeiro, en cuanto a los planes urbanos intentados por los grupos dominantes, de la convicción a la perplejidad. Los que se creían dueños de la verdad en nombre de la modernidad y la ciencia trataron de cambiar en profundidad y autoritariamente el espacio urbano, con la finalidad de jerarquizarlo según sus intereses y eliminar lo que veían como arcaico o inadecuado. Aunque lograron imponer muchos cambios en la apariencia y la estructura de la ciudad, sus planes, vistos en su totalidad, fracasaron todos, puesto que se habían concebido sin respeto suficiente por realidades sociales difíciles de eliminar o transformar, al ser causadas por los abismos sociales provocados por el sistema de poder y de crecimiento económico impuesto por esas mismas elites. Las circunstancias políticas también ayudaron a circunscribir etapas más o menos definidas: si a principios del siglo se creía en la posibilidad de una segregación en el espacio, separando estrictamente las áreas nobles y menos nobles de

la ciudad, esto ya no parecía posible o deseable en las décadas del populismo. La verdad es que, fracasados los planes demasiado ambiciosos, desde los años 1970 se tiene más conciencia de que la planificación urbana tiene que ser ante todo económica y social, de que, por más que lo deseen los grupos dominantes, las *favelas* no van a desaparecer —al ser fruto de las migraciones provocadas por estructuras agrarias inicuas, de la miseria y de decisiones desastrosas de los gobernantes en cuanto a los transportes urbanos, adoptadas desde mediados del siglo—; se sabe también que mucho de lo que se hizo en el sentido de modificar al espacio de la ciudad tuvo consecuencias imprevistas y catastróficas en cuanto al medio ambiente, sobre todo al ocurrir en la época de crecimiento exponencial de la población del entorno de la bahía de Guanabara desde 1945.

* * *

Como dedicamos un capítulo específico, de carácter sintético e interpretativo, a los problemas actuales de la ciudad y sus perspectivas en el futuro inmediato, no nos parece necesario volver aquí a las opiniones que expresamos.

Un punto, sin embargo, merece una mención especial. Los capítulos de este libro se terminaron de escribir en enero de 1991; esta conclusión se redacta en julio del mismo año. En unos pocos meses, algunas cosas cambiaron significativamente —pero lo hicieron en un sentido que confirma nuestro diagnóstico de que los problemas de la ciudad tienen que ver esencialmente con las estructuras del poder a distintos niveles, más que con otros factores.

En aquella ocasión decíamos, por ejemplo, que la «línea roja», pieza esencial de una planeación de los transportes y comunicaciones en la ciudad a partir de una opción —socialmente equivocada pero que no parece destinada a cambiar en lo inmediato— por los coches privados y autobuses no había salido aún del papel, aun cuando su concepción es ya bastante antigua. En la actualidad, empieza a aplicarse. Pero ello es debido a que han ocurrido dos cosas. En primer lugar, en marzo de este año, con el inicio del segundo gobierno del estado de Río de Janeiro de Leonel Brizola, por una parte, el estado y el municipio de Río dejaron de estar regidos por políticos de partidos distinto, como ocurría antes de aquella fecha; y, por otra, mejoraron considerablemente entonces las

relaciones del gobierno del Estado con el gobierno federal —que liberó los recursos necesarios, cumpliendo así una promesa ya lejana hecha por el gobierno militar al forzar en 1975 la fusión de Guanabara y Río de Janeiro—. En segundo lugar, la decisión del gobierno federal de financiar esa obra importante —y otras más— está ligada a algo que ya apuntábamos en aquel capítulo: la celebración en Río, en 1992, de la Conferencia Mundial sobre el Medio Ambiente. En un momento en que los países acreedores de la enorme deuda externa de Brasil (otra pesada herencia de la dictadura militar) vinculan cada vez más la negociación de las modalidades del pago de dicha deuda y sus intereses a medidas de protección ecológica, es evidente que una reunión internacional como ésa tiene que constituir una prioridad política de primer orden. Que ello resulte en ventajas para río de Janeiro es mucho más una consecuencia, un efecto secundario, que una intención deliberada del gobierno federal.

APENDICES

relaciones del gobierno del Estado con el gobierno federal —que liberó los recursos necesarios, cumpliendo así una promesa ya lejana hecha por el gobierno militar al forzar en 1975 la fusión de Guanabara y Río de Janeiro—. En segundo lugar, la decisión del gobierno federal de financiar esa obra importante —y otras más— está ligada a algo que ya apuntábamos en el capítulo: la celebración en Río, en 1992, de la Conferencia Mundial sobre el Medio Ambiente. En un momento en que los países acreedores de la enorme deuda externa de Brasil (otra pesada herencia de la dictadura militar) vinculan cada vez más la negociación de las modalidades del pago de dicha deuda y sus intereses a medidas de protección ecológica, es evidente que una reunión internacional como ésa tiene que constituir una prioridad política de primer orden. Que ello resulte en ventajas para Río de Janeiro es mucho más una consecuencia, un efecto secundario, que una intención deliberada del gobierno federal.

CRONOLOGÍA

1502, 01-01 Una expedición naval portuguesa da a la barra de la bahía de Guanabara el nombre de Río de Janeiro, origen de la denominación de la ciudad posterior.

1555-1567 Intentos de colonización francesa en tierras de la bahía de Guanabara: la Francia antártica fue dirigida por Nicolas Durand de Villegaignon y en seguida por su sobrino Bois-le-Comte.

1560, 15-03 Primera expulsión de los franceses de Guanabara, por una expedición comandada por el gobernador general de Brasil, Mem de Sá.

1565, 01-03 Fundación de San Sebastián de Río de Janeiro, cerca del cerro Cara de Cão (próximo al Pan de Azúcar) por el capitán Estácio de Sá, sobrino del gobernador general de Brasil.

1567, 20-01 Inicio de los combates decisivos para la expulsión definitiva de los franceses de Guanabara.

1567, 20-02 Muerte de Estácio de Sá, fundador de la ciudad, de una herida recibida en combate.

1567, 01-03 Mem de Sá traslada la ciudad de Río al cerro de Castelo.

1574-1578 Río de Janeiro, desde 1565 sede de la capitanía de la corona del mismo nombre, se vuelve provisionalmente sede de un gobierno general del sur de Brasil, bajo Antonio de Salema.

1584-1585 Visita del jesuita Fernão Cardim a Río de Janeiro, del que dejó una descripción.

1608-1617 Construcción, en su primera forma, del convento franciscano de San Antonio.

1633-1642 Construcción, en su primera forma, de la iglesia del monasterio de San Benito.

1639 El ayuntamiento de Río se instala en la ciudad baja, dejando el cerro de Castelo.

1642 El rey Juan IV de Portugal concede a los ciudadanos de Río privilegios semejantes a los de Oporto.

1647	Río recibe de Juan IV el título de «leal».
1648	Viaje a Río de Janeiro del viajero inglés Flecknoe.
1659-1662	Tercer gobierno de Salvador Correia de Sá e Benevides: la ciudad se convierte provisionalmente en sede del gobierno de toda la costa sur de Brasil, situación que volvió después a darse en diversas ocasiones.
1660-1661	Primera revuelta social en Río de Janeiro, centrada en el ayuntamiento, el cual se opuso al gobernador.
1661, 10-04	Ejecución de Jerônimo Barbalho Bezerra, uno de los jefes de la revuelta.
1673	El ayuntamiento intenta por primera vez construir un acueducto en la ciudad.
1676	Río es elevado a obispado.
1682	Se instala en Río su primer obispo, José de Barros e Alarção.
1694	Muere una cuarta parte de la población de la ciudad a consecuencia de una epidemia de fiebre amarilla, según fuentes de la época.
1695	Visita a Río del viajero francés Froger.
1698-1706	Apertura, por Garcia Rodrigues Pais, del «camino nuevo» de Río a las minas de oro de Minas Gerais.
1710, 11-09	Ataque a Río de Janeiro de corsarios franceses mandados por Jean-François Duclerc, sin éxito.
1711, 12-09	Los barcos del corsario René Duguay-Trouin entran en la bahía de Guanabara. Pocos días después, la ciudad es saqueada, capitula y paga un elevado rescate.
1713	El ingeniero militar Jean Massé planea cercar el oeste de Río con una línea de fortificaciones, obra que fue realizada sólo parcialmente.
1733-1763	Gomes Freire de Andrade, nombrado conde de Bogadela en 1758, gobierna en Río partes cada vez más amplias de Brasil (Minas Gerais, São Paulo, Goiás, Mato Grosso, Santa Catarina) y la colonia de Sacramento.
1734	Inauguración de la residencia de los gobernadores de Río de Janeiro, posteriormente palacio de los virreyes y Pazo de la Ciudad.
1740-1650	El gobernador Gomes Freire de Andrade completa los «arcos de Lapa», gran acueducto de Río de Janeiro.
1747, 01-03	El ayuntamiento de Río recibe el privilegio de denominarse Senado de la Cámara.
1760	Expulsión de los jesuitas de Río de Janeiro.
1763, 19-10	Río de Janeiro se convierte en la capital del Brasil colonial con la instalación del primer virrey, conde de Cunha.
1763	Instalación del Arsenal de Marina, astillero de construcción y reparación de barcos.
1767-1769	Funciona en Río por primera vez un teatro.

1769-1779 Gobierno, en Río, del más famoso de los virreyes, el marqués de Laradío, quien tomó medidas de fomento económico y urbano.

1772 Inicio, en Río, de las «aulas regias» creadas por el gobierno de Pombal para sustituir la enseñanza de los jesuitas.

1779-1783 Construcción del Paseo Público de Río de Janeiro, planeado por el maestro Valentim da Fonseca e Silva.

1786-1794 Período en que existió en la ciudad una Sociedad Literaria, la cual sufrió después represión bajo sospecha de interesarse por ideas subversivas.

1790 Incendio de la casa del Senado de la Cámara, perdiéndose la mayor parte de los archivos municipales.

1792, 21-04 Es ahorcado y descuartizado en Río «Tiradentes», único participante de la conspiración conocida como Inconfidencia minera que fue ejecutado.

1808, 07-03 Instalación en Río de Janeiro del príncipe regente portugués Juan y su corte. La ciudad conoce entonces muchas transformaciones: instalación de una imprenta, publicación de la *Gazeta do Rio de Janeiro,* su primer periódico, creación de instituciones culturales y de enseñanza, medidas de fomento económico, etc.

1808, 05-04 Creación de la Intendencia general de policía de Río de Janeiro, con amplias atribuciones en la administración.

1815 Río se convierte en la capital de Brasil en su nueva calidad de reino unido a Portugal.

186 Llega a Río una misión artística francesa, con artistas como el pintor Jean-Baptiste Debret y el arquitecto Grandjean de Montigny.

1821, 26-04 Vuelven a Portugal el rey Juan VI y su corte, dejando en Río como regente a su hijo, el príncipe Pedro.

1822 Después de la Independencia de Brasil (07-09), aclamación y coronación en Río del primer emperador, Pedro I.

1823, 09-01 El emperador Pedro I le concede a la ciudad de Río de Janeiro el título de «muy leal y heroica».

1830, 16-01 El ayuntamiento de Río pasa a llamarse Ilustrísima Cámara Municipal.

1831, 07-04 Después de una insurrección militar y popular en Río de Janeiro, Pedro I abdica en favor de su hijo Pedro II, partiendo seis días después a Portugal.

1834 Un documento anexo a la Constitución del imperio (de 1824) transforma entre otras medidas el municipio de Río de Janeiro en «municipio neutro».

1835, 28-03 Inaugurado el transporte por barcos de vapor entre Río de Janeiro y Niterói.

1840, 21-07 Empieza en Río el movimiento para adelantar la mayoría y el reinado personal del emperador Pedro II.

1852, 25-04	Firmado un contrato para instalar en Río un sistema de canalización de aguas negras.
1852, 11-05	Inicio de la telegrafía en la ciudad.
1854, 25-03	Inauguración de la iluminación pública de gas.
1858, 29-03	Inauguración de la primera línea de ferrocarriles.
1868, 15-01	Inicio de los tranvías de tracción animal.
1870-1875	Primer intento de planeación urbanística de conjunto.
1880, 1-01	Revuelta popular provocada por el aumento del precio de los billetes de autobús.
1881, 22-05	Inicio de la comunicación telefónica en Río.
1887, 03-06	Primer intento de establecer tranvías eléctricos en la ciudad.
1888, 13-05	Proclamación, por la princesa Isabel en el Pazo de la Ciudad, de la abolición de la esclavitud en Brasil.
1889, 15-11	Un golpe militar derrumba en Río el régimen imperial y establece la República brasileña.
1892, 06-07	Inauguración del primer túnel entre Flamengo y Copacabana.
1892, 20-09	Primera ley orgánica del Distrito Federal: desde entonces, Río de Janeiro es administrado por prefectos casi siempre nombrados y no resultantes de elección. Primer prefecto: Cândido Barata Ribeiro.
1893	Revuelta de la Armada (Marina de guerra) Río de Janeiro.
1902-1906	Grandes transformaciones urbanas bajo el prefecto Francisco Pereira Passos, apertura de la avenida Central (actual avenida Rio Branco), canalización de diversos ríos, inicio de la construcción del Teatro Municipal, mejoramiento del puerto, etc. Construcción de una central para suministro de energía eléctrica a la ciudad.
1903, 29-08	Inicio de la circulación de automóviles en Río.
1906, 01-04	El arzobispado de Río de Janeiro pasa a ser ejercido por un cardenal: el primero fue Joaquim Arcoverde.
1908, 28-01	Inauguración en la ciudad de una exposición nacional
1910, 21-11	Revuelta de los marineros (jefe: João Cândido).
1919	El prefecto paulo de Frontin construye muelles en la zona sur de Río y abre avenidas (Niemeyer, Rio Comprido).
1922	Destrucción del cerro de Castelo. Se instala una exposición internacional que conmemora el centenario de la Independencia de Brasil.
1922, 07-09	Inauguración de la Universidad de Río de Janeiro (origen de la actual Universidad Federal de Río de Janeiro).
1923, 20-04	Inicio de la radiofonía educativa en Río por Roquette Pinto.
1927	Contrato con el urbanista francés Donat-Alfred Agache para elaborar un plan urbanístico para Río de Janeiro.
1930-1960	En función de la revolución de 1930 y desarrollos posteriores, Río es gobernado por prefectos nombrados directamente por el presidente de la República. El único prefecto resultante por elección fue Pedro Ernesto (1935-1936).

1935, 04-04 Inauguración de la Universidad del Distrito Federal (actual Universidad del Estado de Río de Janeiro).

1937, 11-06 Inicio de los trenes suburbanos eléctricos.

1944, 07-09 Inauguración de la avenida Presidente Vargas.

1957, 28-11 El prefecto Francisco Negrão de Lima crea la Superintendencia de Urbanismo y Saneamiento, en una época en la que ya era preocupante el problema de las *favelas* o barriadas en la ciudad.

1960, 21-04 Con la inauguración de Brasilia, Río deja de ser la capital de Brasil y se transforma en la ciudad-estado de Guanabara.

1960-1965 Administración de Carlos Lacerda, escogido por elección para gobernar el estado de Guanabara. Encarga a la firma griega Doxíades un plan urbanístico para Río de Janeiro. Lacerda construye túneles y viaductos, se ocupa del suministro de agua, intenta eliminar algunas *favelas,* construye escuelas, etc.

1975, 15-03 Fusión de los estados de Guanabara y Río de Janeiro, estableciéndose en la ciudad de Río de Janeiro la capital del estado de mismo nombre.

[illegible]

1889, 15-11 Un golpe militar [illegible] y establece [illegible]

[illegible] Copacabana.

1892, [illegible] Después [illegible] del Distrito Federal [illegible], Río de Janeiro es administrada por prefectos [illegible] nombrados y no resultantes de elección. Primer prefecto: Cândido Barata Ribeiro.

1893 Revuelta de la Armada (Marinha de guerra) Río de Janeiro.

1902-1906 Grandes transformaciones urbanas bajo el prefecto Francisco Pereira Passos, apertura de la avenida Central (actual avenida Río Branco), ensanchamiento de diversas vías, inicio de la construcción del Teatro Municipal, saneamiento del puerto, etc. Construcción de una central para suministro de energía eléctrica a la ciudad.

[illegible] Inicio de la circulación de automóviles en Río.

[illegible] El arzobispado de Río de Janeiro pasa a ser ejercido por un cardenal: el primero fue Joaquim Arcoverde.

1908, [illegible] Inauguración en la ciudad de una exposición nacional.

1910, [illegible] Revuelta de los marineros (jefe: João Cândido).

[illegible] El prefecto Paulo de Frontin construye escuelas en la zona [illegible] y abre avenidas (Niemeyer, Rio Comprido).

1922 Destrucción del morro de Castelo. Se instala una exposición internacional que conmemora el centenario de la Independencia de Brasil.

1920, 07-09 Inauguración de la Universidad de Río de Janeiro (origen de la actual Universidad Federal de Río de Janeiro).

1923, 20-04 Inicio de la radiofonía educativa en Río por Roquette Pinto.

1927 Contrato con el urbanista francés Donat-Alfred Agache para elaborar un plan urbanístico para Río de Janeiro.

1930-1960 En función de la revolución de 1930 y desarrollos posteriores, Río es gobernado por prefectos nombrados directamente por el presidente de la República. El primer prefecto escogido por elección fue Pedro Ernesto (1935-1936).

MICROBIOGRAFÍAS

Andrade, Gomes Freire de.— Nacido en Portugal en 1685, muerto en Río de Janeiro en 1763. Último de los gobernadores de Río antes del período de los virreyes, tuvo autoridad sobre diversas otras capitanías. En la ciudad completó el acueducto, construyó el palacio de gobierno (después de los virreyes y Pazo de la Ciudad) y el convento de Santa Teresa, donde fue sepultado; fundó dos academias literarias, siendo el primer presidente del Tribunal de la Relación. Fue nombrado conde de Bobadela en 1858.

Assis, Joaquim Maria Machado de.— Nació (1839) y murió (1908) en Río de Janeiro. En 1858 empezó a trabajar en periódicos de la ciudad; fue funcionario del Ministerio de Agricultura, Aviación y Obras Públicas. Principal escritor brasileño, se le debe la creación de la Academia Brasileña de Letras. Poeta, dramaturgo, crítico literario y teatral, fue sobre todo un escritor profundo y excelente de cuentos y novelas en un género que algunos describen como «realismo psicológico».

Bezerra, Jerônimo Barbalho.— Hijo de Luis Barbalho Bezerra, militar y gobernador de Río de Janeiro en 1634-1635, no se conoce la fecha de su nacimiento. Fue el jefe principal de la rebelión de 1660-1661, cuando la municipalidad de Río se opuso al gobernador Salvador Correia de Sá e Benevides. Este último, victorioso, le hizo juzgar por un tribunal militar, siendo ahorcado el 10 de abril de 1661.

Cruz, Oswaldo.— Nació en el estado de São Paulo en 1872 y murió en Petrópolis (estado de Río de Janeiro) en 1917. Doctor en Medicina por la facultad de Río (1892), también estudió en Francia y Alemania. Fue director general de salud pública (1903-1909). Fue jefe de iniciativas para vacunar a la población y combatir epidemias, en Río de Janeiro y otras partes de Brasil.

Dodsworth, Henrique de Toledo.— Nació (1895) y murió (1975) en Río de Janeiro. Formado en Medicina y Derecho en Río, fue profesor secundario y universitario. Diputado en 1924 y 1933, constituyente en 1934, fue nombrado prefecto del Distrito Federal (1937-1945). Fundó el Banco de la Prefectura (ac-

tual Banco del Estado de Río de Janeiro). Fue embajador en Portugal y autor de libros de medicina y administración pública.

Duguay-Trouin, René (1637-1736).— Oficial de marina y corsario francés. Desde muy joven combatió como corsario a los ingleses y holandeses. Ingresó en la marina francesa en 1697, y llegó a ser teniente general y comandante de marina. En 1711 fue jefe de una expedición corsaria que tomó la ciudad de Río de Janeiro, por entonces salida de las minas de oro brasileñas, retirándose después de recibir un fuerte rescate.

Ernesto, Pedro.— Nació en Recife en 1886 y murió en Río de Janeiro en 1942. Médico formado en Río, participó en diversos movimientos insurreccionales. Fue nombrado *interventor* en el Distrito Federal en 1931; se hizo prefecto de la ciudad, venciendo en las elecciones de 1934. Acusado de vínculos con movimientos de izquierda, fue preso en 1935, siendo absuelto en ese mismo año. Abandonó por completo las actividades políticas en 1937. Su nombre completo era Pedro Ernesto do Rego Batista.

Freitas, Antônio de Pádua Chagas.— Nació en Río de Janeiro en 1914, formándose en Derecho en la misma ciudad (1935). Fue abogado y periodista y propietario de dos periódicos. Diputado federal durante muchos años, gobernó el estado de Guanabara en 1971-1975. En el curso de su administración creó el Consejo de Planeación Urbana, urbanizó la isla de Fundão (ciudad universitaria) y construyó los túneles dobles Dois Irmãos cuidando además de los transportes públicos y del abastecimiento de alimentos a la ciudad.

Frontin, André Gustavo Paulo de.— Nació (1860) y murió (1933) en Río de Janeiro. Ingeniero, fue profesor del colegio Pedro II. Trabajando en la inspección de aguas de Río, se hizo famoso en 1889 por aumentar el abastecimiento de la ciudad con la captación de aguas lejanas. Presidente y director de ferrocarriles, actuó en las reformas urbanas de Pereira Passos. Como prefecto de Río de Janeiro (1919), realizó obras importantes en la zona sur de la ciudad y, en la zona norte, abrió la avenida Rio Comprido. Fue posteriormente senador y diputado. En 1972 los ingenieros brasileños lo elegieron como su patrono.

Lacerda, Carlos Frederico Werneck de.— Nació en Vassouras, en el estado de Río de Janeiro (1914), y murió en Río en 1977. Estudió Derecho sin concluir sus estudios. Fue periodista, fundando y dirigiendo el periódico *Tribuna de Imprensa*. Fue diputado federal y gobernador del estado de Guanabara (1960-1965). Encargó a una firma griega un plan de urbanización para Río de Janeiro (plan Doxíades). Se ocupó de la construcción de viaductos y túneles, la urbanización del parque de Flamengo, el tratamiento de aguas negras, la eliminación de *favelas* o barriadas y la construcción de casas populares, además de construir escuelas.

Lavradío, marqués de (Luís de Almeida Portugal).— Hidalgo portugués (1727-1788), fue virrey en Río de Janeiro en los años 1769-1779. De hecho, es el más famoso de todos los virreyes de Río. En su administración cuidó del fomento económico, creó nuevas fortificaciones en la ciudad y trató de mejorar

de varias formas sus instalaciones urbanas. Apoyó la formación de la Academia Científica en 1772. En Lisboa fue nombrado teniente general y ocupó funciones de gobierno y justicia.

Lima, Francisco Negrão de.— Nació en el estado de Minas Gerais (1901) y murió en Río en 1981. Fue abogado y periodista. Constituyente (1933-1934) y diputado federal, ministro de Justicia (1951) y de Relaciones Exteriores (1958). Nombrado prefecto del Distrito Federal (1956), obtuvo más tarde por elección el gobierno del estado de Guanabara (1965-1971). Su gestión como gobernador comenzó en condiciones difíciles (inundaciones y destrucciones provocadas por fuertes lluvias en 1966-1967, déficit culpable de retrasar el pago de salarios de funcionarios). En su administración se construyeron viaductos y se abrieron túneles, se ensanchó la avenida Atlántica (playa de Copacabana), se constituyó la compañía de trenes metropolitanos de Río, fueron eliminadas *favelas* y construidas viviendas populares.

Passos, Francisco Pereira.— Nació en São João do Príncipe, estado de Río de Janeiro (1836) y murió en el barco *Araguaia* yendo a Europa (1913). Ingeniero (1856), estudió y trabajó en Francia, volviendo a Brasil en 1860. Fue ingeniero de ferrocarriles. Como prefecto de Río de Janeiro (1902-1906), abrió diversas avenidas —en especial la actual avenida Rio Branco—, canalizó ríos, ensanchó calles, colaboró con Oswaldo Cruz en la higiene pública; en su época como prefecto, el gobierno federal construyó el nuevo puerto de Río de Janeiro. Con la destrucción de muchas calles estrechas y viejas casas, el centro de Río pasó por un proceso radical de transformación y modernización urbana.

Pereira, José Clemente.— Nació en Adém, Portugal (1787), y murió en Río de Janeiro (1854). Formado en Derecho en Coimbra, llegó a Brasil en 1815. Fue líder de los comerciantes portugueses de Río de Janeiro, juez en Praia Grande (Niterói) y miembro de la masonería. En 1822, como presidente del ayuntamiento, le correspondió organizar la recogida de firmas para solicitar al príncipe regente Pedro que se quedase en Brasil en lugar de volver a Lisboa en obediencia a las Cortes. Con la Independencia, se hizo brasileño. Sufrió un breve período de exilio pero después fue diputado, ministro y senador.

Prado, Junior, Antônio (1880-1995).— Miembro de una familia de hacendados, políticos e intelectuales de São Paulo, fue prefecto del Distrito Federal (1926-1930). Encargó al urbanista francés Donat Alfred Agache (1875-1959) el plan Agache de remodelación urbana de Río de Janeiro. Prado Junior se ocupó de los jardines de la ciudad y construyó un nuevo edificio para la Escuela Normal (actual Instituto de Educación).

Sá, Estácio de.— Nació en Coimbra, Portugal, en fecha que no se conoce. Al frente de una expedición naval venida de Lisboa y que recibió refuerzos en Brasil, fundó la ciudad de San Sebastián de Río de Janeiro en 1565. Dos años después, al llegar a la bahía de Guanabara refuerzos bajo el mando de su tío Mem de Sá, empezaron los combates decisivos en contra de los franceses y sus aliados indios (los tupinambá de la confederación de los tamoyo); herido por una

flecha en esa ocasión, Estácio de Sá murió el 20 de febrero de 1567 en Río de Janeiro.

Sá, Mem de.– Hidalgo portugués, licenciado en leyes, desembargador en Lisboa, fue el tercer gobernador general de Brasil, desde 1558 hasta poco antes de su muerte en Bahía en 1572. Realizó la primera expulsión de los franceses de la bahía de Guanabara y participó de la expulsión definitiva, en 1560 y 1567 respectivamente. Trasladó la ciudad de San Sebastián de Río de Janeiro al cerro de Castelo, donde la volvió a fundar.

Sá e Benevides, Salvador Correia de.– Hijo y nieto de gobernadores de Río de Janeiro, nació en España (1594) y murió en Lisboa (1688). Hijo de una española, casado con la hija del gobernador de Chile, tenía también vínculos de fortuna en España. Aun así, se adhirió a la dinastía de Braganza en 1640. Hombre muy rico e influyente, combatió a los holandeses en Brasil y en Angola. Fue gobernador de Río de Janeiro en tres ocasiones, en dos de ellas ejerciendo poderes también sobre otras regiones. En su último gobierno, en 1660-1661, se enfrentó a la revuelta centrada en el ayuntamiento de Río. Llamado a Lisboa, sufrió un eclipse pasajero en su poder e influencia, pero volvió a integrar el Consejo Ultramarino y logró que su hijo fuera hecho vizconde de Asseca.

Silva, Valentim da Fonseca e.– Más conocido como «maestro Valentim». Nació en Minas Gerais (entre 1740 y 1750) y murió en Río de Janeiro en 1812. Auxiliar del virrey Luís de Vasconceles e Sousa, planeó el Paseo Público de Río (1779-1883). Era artista consagrado en trabajos de madera, diseño de monumentos y varias otras formas artísticas. Hijo de un portugués rico casado con una mujer de color, fue educado en Portugal.

Villegaignon, Nicolas Durand de.– Nació en Provins (alrededor de 1510) y murió en Beauvais (1572). Vicealmirante de Francia, fue caballero de la Orden de Malta. Con apoyo del almirante Coligny, fundó en la bahía de Guanabara la Francia antártica en 1555. Disputas en la pequeña colonia en tierras brasileñas lo llevaron de vuelta a Europa. En 1568 fue embajador de la orden de San Juan junto a la corte de Francia.

LA BIBLIOGRAFÍA DE RÍO DE JANEIRO: BREVE COMENTARIO

En tiempos coloniales y aun durante buena parte del siglo XIX, todo lo que se puede mencionar es la obra de viajeros, eclesiásticos, administradores, cronistas y naturalistas, que hoy nos sirve de fuente primaria. Los documentos y monografías gubernamentales sorprenden a veces por su profundidad y lucidez (citemos como ejemplo a H. de Beaurepaire Rohan, *Relatório appresentado à Ilmª Câmara Municipal do Rio de Janeiro,* Tipografía do Diário do Rio de Janeiro, Río de Janeiro, 1843, que constituye un diagnóstico excelente de los problemas urbanos de Río, con la indicación de soluciones). Forma intermedia de texto es el libro del historiador Taunay que intenta reconstruir la vida en la ciudad del siglo pasado (1849-1886) utilizando los relatos de viajeros, pero que queda muy cercano a los relatos mismos (Afonso de E. Taunay, *No Rio de Janeiro de D. Pedro II,* Agir, Río de Janeiro, 1947).

En el conjunto, la historiografía permaneció bastante tradicional en sus formas, preocupaciones y métodos hasta 1965, cuando el IV centenario de la ciudad provocó una cantidad de publicaciones y reediciones. Desde fines del siglo pasado florecieron historiadores cuyos métodos y concepciones eran imperfectos y arcaicos, pero cuya obra resulta de todos modos valiosa (Jaime Reis, Max Fleiuss, José Vieira Fazenda, Vivaldo Coaracy, Gastão Cruls, entre otros). Sin olvidar que, en esa fase, vivieron cronistas de gran calidad, como Lima Barreto.

La creación de una verdadera Universidad en la ciudad, entre 1920 y 1931, y después el surgimiento en ella de una facultad de filosofía, ciencias y letras, tuvieron algún impacto, pero tal vez mayor en geografía (cfr. diversos artículos de F. Ruellan sobre la geografía y geología de Río en la *Revista Brasileira de Geografia* y en el *Boletim Carioca de Geografia).*

Fue posteriormente a 1970 cuando, por diversas razones, surgió una historiografía más moderna acerca de Río de Janeiro. Tuvo lugar entonces la expansión de los programas de postgrado en el país (Río posee tres en el área de Historia, además de algunas instituciones de investigación histórica) y la multiplicación de los fondos y becas de investigación de todo tipo. Se debe notar, sin embargo, que muchas de las tesis o informes de investigación quedan sin publicar. Otro factor

fue la influencia de la moderna historia urbana, por ejemplo, de las concepciones de Richard Morse y Jorge Hardoy (cfr. R. M. Morse (comp.), *Las ciudades latinoamericanas,* Secretaría de Educación Pública, México, 1973, 2 vols., R. M. Morse y J. E. Hardoy (comps.), *Cultura urbana latinoamericana,* CLACSO, Buenos Aires, 1985). Los años 70 y 80 vieron una expansión cuantitativa y cualitativa de la bibliografía disponible sobre la historia de la ciudad, incluyendo un intento de síntesis económico-social (E. M. L. Lobo, *História do Rio de Janeiro,* IBMEC, Río de Janeiro, 1978, 2 vols.). El pasado indígena fue objeto de una primera visión de conjunto (M. da C. Beltrão, *Pré-História do Estado do Rio de Janeiro,* Forense Universitária, Río de Janeiro, 1978). Se multiplicaron los instrumentos de trabajo (por ejemplo, B. Kocher *et al., Guia dos jornais operários do Rio de Janeiro,* Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1988). Muchas investigaciones institucionales colectivas fueron llevadas a cabo sobre temas variados (por ejemplo, G. Neder *et al., A polícia na Corte e no Distrito Federal,* Pontifícia Universidade Católica, Río de Janeiro, 1981). Temas tradicionales fueron renovados en sus enfoques, como el de la esclavitud y su abolición (por ejemplo, L. M. Algranti, *O feitor ausente,* Vozes, 1988, Petrópolis). Y temas nuevos –en especial los que se refieren a las mentalidades colectivas– fueron tratados (por ejemplo, M. de S. Neves, *As vitrines do progresso,* Pontifícia Universidade Católica, Río de Janeiro, 1986).

La bibliografía comentada que sigue ilustra algunas de las tendencias antiguas y recientes que fueron mencionadas.

BIBLIOGRAFÍA COMENTADA

Abreu, M. de A., *Evolução urbana do Rio de Janeiro,* Instituto de Planejamento Municipal/Jorge Zahar Editor, Río de Janeiro, 1987.

Importante trabajo de historia urbana cuya tónica es el análisis de la relación entre las políticas del Estado y los cambios en el espacio de Río de Janeiro en los siglos XIX y XX, desde el punto de vista de la estratificación social de dicho espacio (y en especial sus efectos sobre las clases populares urbanas).

Barat, J., *Estructura metropolitana e sistema de transportes,* Estudo do caso do Rio de Janeiro. Instituto de Planejamento Econômico e Social/Instituto de Pesquisas, Río de Janeiro, 1975.

El tema es estudiado en el período 1870-1970, con el propósito de verificar la evolución de la demanda efectiva total por transportes y la repartición del movimiento de pasajeros por las modalidades disponibles de transporte, en el marco de la interacción de estos aspectos con la expansión metropolitana de Río.

Berger, P., *Bibliografia do Rio de Janeiro de viajantes e autores estrangeiros (1531-1900),* Secretaria de Estado de Educação e Cultura, Río de Janeiro, 1980 (2.ª ed.).

Esta obra se incluye aquí como ejemplo de un importante tipo de publicaciones: los instrumentos de trabajo destinados a facilitar el acceso de los investigadores a categorías determinadas de fuentes primarias —en este caso, los viajeros y la bibliografía extranjera sobre Río de Janeiro.

Bernardes, L. M. C., y Soares, M. T. de S., *Río de Janeiro. Cidade e região,* Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Río de Janeiro (Secretaría Municipal de Cultura), 1987.

El libro reúne artículos publicados anteriormente por estas dos geógrafas en revistas especializadas y obras colectivas. De excelente calidad, contiene análisis históricos a la par de los propiamente geográficos.

Carone, E., *O Centro Industrial do Rio de Janeiro e a sua importante participação na economia nacional (1827-1977),* Centro Industrial do Rio de Janeiro/Editora Cátedra, Río de Janeiro, 1978.
Estudio monográfico (y conmemorativo) de una entidad creada en 1827 con el nombre de Sociedad Auxiliadora de la Industria Nacional, y de su actuación durante un siglo y medio como órgano de clase e instrumento de fomento industrial.

Coaracy, V., *Memórias da cidade do Rio de Janeiro,* Livraria José Olympio Editora, Río de Janeiro, 1955.
Vivaldo Coaracy es un conocido estudioso de Río de Janeiro, cuyas obras son verdaderas minas de información acerca de la ciudad. Este libro se ocupa de la formación del espacio urbano, enfocada a veces calle a calle, otras veces temáticamente.

Cruls, G., *Aparência do Rio de Janeiro. Noticia histórica e descritiva da cidade,* Livraria José Olympio Editora, Río de Janeiro, 1965 (3.ª ed.).
También en este caso tenemos una fuente de datos de gran riqueza. Esta edición, magníficamente ilustrada, conmemoró el cuarto centenario de la ciudad.

Dean, W., «Las poblaciones indígenas del litoral brasileño de São Paulo y Río de Janeiro. Comercio, esclavitud, reducción y extinción», en Sánchez-Albornoz, N, (compilador), *Población y mano de obra en América Latina,* Alianza Editorial, Madrid, 1985, pp. 25-51.
Magnífica reconstrucción de las características de la población indígena de esa parte de Brasil en el siglo XVI: demografía, modos de vida en relación con la ecología, contactos con los europeos, declinación de la población.

Denis, F., *Brasil.* trad. de João Etienne Filho y Malta Lima, Editora Itaiaia/Editora de Universidad de São Paulo, Belo Horizonte/São Paulo, 1980.
Este libro, publicado por primera vez en París en 1838, aparece en esta bibliografía como un ejemplo de los escritos de viajeros europeos que dejaron buenas descripciones de Río de Janeiro, especialmente en los siglos XVIII y XIX.

Edmundo, L., *O Rio de Janeiro no tempo dos vice-reis,* Conquista, Río de Janeiro, 1956 (4.ª ed.), 3 volúmenes.
Obra de un investigador erudito de la historia y el folclore del Río antiguo, cubriendo el período 1763-1808 en lo referente a aspectos variados (descripción del espacio urbano, transportes, fiestas populares, costumbres, vida intelectual, instituciones).

Ferez, G., *O Brasil do Primeiro Reinado visto pelo botânico William John Burchell 1825-1829,* Fundação João Moreira Salles/Fundação Pró-Memória, Río de Janeiro, 1981.
Ejemplo de los esfuerzos emprendidos para poner a disposición del público y

de los investigadores el rico acervo iconográfico existente sobre la ciudad de Río de Janeiro, en este caso los magníficos dibujos de un artista y científico inglés.

Fragoso, J., y Florentino, M., *Mercado e formas de acumulação. Os comerciantes de grosso trato da Praça do Rio de Janeiro, c. 1790-c. 1830,* Programa Nacional de Pesquisa Econômica, Río de Janeiro, 1990.
Estudio cuantitativo innovador basado principalmente en fuentes notariales, interesado en los mecanismos de acumulación de capital y los vínculos del gran comercio de la ciudad con las actividades agroexportadoras de la capitanía (después provincia) de Río de Janeiro.

Greenhalg, J., *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História,* Editora A Noite, Río de Janeiro, 1951 y 1965, 2 volúmenes.
Monografía muy documentada e ilustrada que se ocupa de una empresa de gran importancia (1763-1889), redactada por un almirante, ingeniero naval y miembro del Instituto Histórico y Geográfico Brasileño.

Karash, M. C., *Slave life in Rio de Janeiro: 1808-1850,* Princeton University Press, Princeton, 1987.
Quizás el mejor análisis de la esclavitud urbana en Río de Janeiro hasta la fecha, este libro es la edición revisada de una tesis de doctorado.

Lamego, A. R., *O homem e a Guanabara,* Conselho Nacional de Geografia, Río de Janeiro, 1948.
Estudio de geografía regional ya clásico y muy citado, obra de un prolífico erudito nacido en Campos, en el estado de Río de Janeiro, comprendiendo tres partes: la tierra, el hombre y la cultura.

Latif, M. de B., *Uma cidade no trópico. São Sebastião do Rio de Janeiro,* Livraria Agir Editora, Río de Janeiro, 1965 (2.ª ed.).
Ensayo bellamente ilustrado con fotos de Max Nauenberg y de lectura agradable. Enfoca las grandes fases de la historia de la ciudad, tratando de interpretarlas en términos generales.

Lobo, E. M. L., *História do Rio de Janeiro. Do capital comercial ao capital industrial e financiero,* Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais, Río de Janeiro, 1978, 2 volúmenes.
Síntesis pionera de la historia económico-social de Río de Janeiro, de la colonia hasta 1945. Además de los análisis de la autora, contiene copiosas recopilaciones de estadísticas históricas.

Macedo, J. M. de, *Memórias da rua do Ouvidor,* Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1952.

Joaquim Manuel de Macedo (1820-1882) fue un novelista del período imperial brasileño. Este libro es una fuente primaria importante para los aspectos sociales del Río del siglo XIX que se puede leer como obra de ficción.

Soihet, R., *Condição feminina e formas de violência. Mulheres pobres e ordem urbana 1890-1920,* Forense Universitária, Río de Janeiro, 1989.

Buen ejemplo de una tendencia reciente de la historiografía sobre la ciudad: el uso de los procesos criminales como fuente para el estudio de la historia social con énfasis en la vida cotidiana de las clases populares urbanas. Como la mayoría de los libros de este tipo, resultó de una tesis académica.

Trotta, F., *A fundação da cidade do Rio de Janeiro,* Prefeitura do Distrito Federal (Secretaria Geral de Educação e Cultura), Río de Janeiro, s.d.

Obra polémica y erudita acerca de la fundación de Río de Janeiro, característica de una etapa de la historiografía que hoy día parece arcaica, pero que produjo materiales importantes para el conocimiento de la historia urbana.

ÍNDICE ONOMÁSTICO

ÍNDICE TOPONÍMICO

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de julio de 1992.

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de julio de 1992.

El libro *Río de Janeiro,* de Ciro Flamarión Cardoso y Paulo Henrique da Silva Araujo, forma parte de la Colección «Ciudades de Iberoamérica», dirigida por el profesor Manuel Lucena, Catedrático de Historia de América de la Universidad de Alcalá de Henares.

COLECCIÓN CIUDADES DE IBEROAMÉRICA

- Río de Janeiro.
- Caracas.
- São Paulo.
- Lima.
- Quito.

En preparación:

- Ciudades precolombinas.
- La fundación de las ciudades hispanoamericanas.
- Barcelona.
- Lisboa.
- Manila.
- México.
- Sevilla.
- Buenos Aires.
- La Habana.
- Bogotá.
- Santiago de Chile.
- Madrid.
- Procesos de urbanización y modelos de ocupación del espacio en América del Sur.
- El impacto de la urbanización de los centros históricos de América Latina.

DISEÑO GRÁFICO: JOSÉ CRESPO

La Fundación MAPFRE América, creada en 1988, tiene como objeto el desarrollo de actividades científicas y culturales que contribuyan a las siguientes finalidades de interés general:

Promoción del sentido de solidaridad entre los pueblos y culturas ibéricos y americanos y establecimiento entre ellos de vínculos de hermandad.

Defensa y divulgación del legado histórico, sociológico y documental de España, Portugal y países americanos en sus etapas pre y postcolombina.

Promoción de relaciones e intercambios culturales, técnicos y científicos entre España, Portugal y otros países europeos y los países americanos.

MAPFRE, con voluntad de estar presente institucional y culturalmente en América, ha promovido la Fundación MAPFRE América para devolver a la sociedad americana una parte de lo que de ésta ha recibido.

Las *Colecciones MAPFRE 1492*, de las que forma parte este volumen, son el principal proyecto editorial de la Fundación, integrado por más de 250 libros y en cuya realización han colaborado 330 historiadores de 40 países. Los diferentes títulos están relacionados con las efemérides de 1492: descubrimiento e historia de América, sus relaciones con diferentes países y etnias, y fin de la presencia de árabes y judíos en España. La dirección científica corresponde al profesor José Andrés-Gallego, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.



EDITORIAL
MAPFRE